



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 480] नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, दिसम्बर 21, 2017/अग्रहायण 30, 1939
No. 480] NEW DELHI, THURSDAY, DECEMBER 21, 2017/AGRAHAYANA 30, 1939

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 12 दिसम्बर, 2017

सं. टीएएमपी/28/2017-वीसीटीपीएल.— महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) से उसके दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

सं. टीएएमपी/28/2017-वीसीटीपीएल

विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल)

आवेदक

कोरम

(i). श्री टी.एस. बालासुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

(ii). श्री रजत सचर, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(नवम्बर, 2017 के 14वें दिन पारित)

यह मामला विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) में वीपीटी द्वारा परिचालित कंटेनर टर्मिनल के लिए उसके दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) से प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 20 मार्च 2017 से संबंधित है।

2.1. इस प्राधिकरण ने वीसीटीपीएल से उसके दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करते हुए एक आदेश दिनांक 21 मार्च 2015 पारित किया था। उक्त आदेश राजपत्र सं. 142 दिनांक 28 अप्रैल 2015 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था।

2.2. वीसीटीपीएल ने पोतांतरण कंटेनर के अलावा सभी कंटेनरों के लिए उक्त सामान्य संशोधन प्रस्ताव में लगभग 28.09 प्रतिशत की प्रशुल्क वृद्धि की मांग की थी। पोतांतरण कंटेनरों के लिए, वीसीटीपीएल ने तत्समय प्रचलित प्रशुल्क में 15.16 प्रतिशत कटौती का प्रस्ताव किया था।

2.3. वीसीटीपीएल के उक्त प्रस्ताव पर, इस प्राधिकरण ने इस शर्त के अधीन पोतांतरण कंटेनरों के सिवाय कंटेनरों तथा सेवाओं की सभी श्रेणियों के लिए, लागत विवरण में दर्शाई गई घाटा स्थिति के आधार पर, आदेश दिनांक 21 मार्च 2015 में 1 अप्रैल 2016 से 13.10 प्रतिशत की प्रशुल्क वृद्धि अनुमोदित की थी कि प्रस्तावित उपस्कर अर्थात् 4 आरटीजीसी और 1 आरएमक्यूसी 1 अप्रैल 2016 तक शुरू किए गए हों। पोतांतरण कंटेनर के लिए प्रशुल्क में वीसीटीपीएल के अनुरोध के अनुसार 1 अप्रैल 2016 से कटौती की गई थी।

3.1. उक्त आदेश ने 31 मार्च 2017 तक प्रशुल्क वैधता अवधि निर्धारित की थी। यह आदेश 28 अप्रैल 2016 को राजपत्र सं. 159 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था।

3.2. तत्पश्चात्, वीसीटीपीएल ने आदेश सं. टीएमपी/31/2015-वीसीटीपीएल दिनांक 21 मार्च 2015 द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा पारित प्रशुल्क आदेश में कुछ घटकों की समीक्षा करने के लिए एक समीक्षा आवेदन दिनांक 30 अप्रैल 2015 दाखिल किया था।

3.3. इस प्राधिकरण ने उक्त आदेश दिनांक 30 मार्च 2016 में, वीसीटीपीएल के समीक्षा आवेदन का निपटान करते समय, पोतांतरण कंटेनर के सिवाय सभी प्रशुल्क मदों में 1 मई 2016 से 13.75 प्रतिशत वृद्धि प्रदान की थी। वीसीटीपीएल द्वारा यथा प्रस्तावित और इस प्राधिकरण द्वारा मार्च 2015 आदेश में अनुमोदित पोतांतरण कंटेनर के लिए 15.16 प्रतिशत की कटौती बनाये रखी गई थी।

3.4. इसके अलावा, लागत विवरण में दर्शाई गई घाटा स्थिति के आधार पर, इस प्राधिकरण ने पोतांतरण कंटेनर के सिवाय सभी प्रशुल्क मदों में 1 मई 2016 अथवा वीसीटीपीएल द्वारा अतिरिक्त उपस्कर अर्थात् 1 आरएमक्यूसी और 4 आरटीजीसी के शुरू होने की तारीख से, जो भी बाद में हो, 25 प्रतिशत की वृद्धि प्रदान की थी। जैसाकि पहले बताया गया है, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित वीसीटीपीएल के दरमान की वैधता 31 मार्च 2017 तक है।

4. वीसीटीपीएल के अनुरोध पर, इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएमपी/31/2015-वीसीटीपीएल दिनांक 24 मई 2017 द्वारा वीसीटीपीएल के मौजूदा दरमान की वैधता इस शर्त के अधीन 30 जून 2017 तक विस्तारित की थी कि स्वीकार्य लागत पर अधिशेष और 1 अप्रैल 2017 के बाद की अवधि के लिए स्वीकार्य प्रतिलाभ, यदि कोई हो, निर्धारित किये जाने वाले प्रशुल्क में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

5. 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 3.1.3. के अनुसार, निजी टर्मिनल परिचालक संशोधन के लिए देय होने से कम से कम तीन महीने पहले टीएमपी के पास अपना प्रस्ताव दाखिल करेगा। तदनुसार, वीसीटीपीएल ने अपने मौजूदा दरमान के संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव 31 दिसम्बर 2016 तक दाखिल करना था। वीसीटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 13 फरवरी 2017 द्वारा, 3 सप्ताह के लिए दरमान के संशोधन हेतु प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए समय का विस्तार किये जाने हेतु अनुरोध किया था। तदनुसार, हमारे पत्र दिनांक 23 फरवरी 2017 द्वारा 06 मार्च 2017 तक विस्तार प्रदान किया गया था। तत्पश्चात्, वीसीटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 06 मार्च 2017 द्वारा उसका प्रस्ताव दाखिल करने के लिए दो सप्ताह तक समय का विस्तार किए जाने हेतु पुनः अनुरोध किया था। तदनुसार, हमारे पत्र दिनांक 10 मार्च 2017 द्वारा 22 मार्च 2017 तक विस्तार प्रदान किया गया था।

6.1. इस परिप्रेक्ष्य में, वीसीटीपीएल ने वित्तीय वर्षों 2014-15, 2015-16 तथा 2016-17 (9 माह वास्तविक + 3 माह अनुमान) के वास्तविक वित्तीय कार्यानिष्पादन को शामिल करते हुए अपना प्रस्ताव दिनांक 20 मार्च 2017 दाखिल किया था। पिछले प्रशुल्क चक्र में दरों के संशोधन के संबंध में वीसीटीपीएल द्वारा किए गए निवेदन नीचे दिये गए हैं:-

- (i). इस प्राधिकरण ने पिछले आदेश सं. टीएमपी/65/2013-वीसीटीपीएल दिनांक 21 मार्च 2015 में इस शर्त के अधीन पोतांतरण कंटेनरों के सिवाय कंटेनरों तथा सेवाओं की सभी श्रेणियों के लिए 01 अप्रैल 2016 से 13.10 प्रतिशत की प्रशुल्क वृद्धि अनुमोदित की थी कि प्रस्तावित उपस्कर अर्थात् 4 आरटीजीसी और 1 नया आरएमक्यूसी वीसीटीपीएल द्वारा 1 अप्रैल 2016 तक शुरू किए गए हों। पोतांतरण कंटेनर के लिए प्रशुल्क में 15.16 प्रतिशत की कटौती की गई थी।
- (ii). वीसीटीपीएल ने आदेश सं. टीएमपी/65/2013-वीसीटीपीएल दिनांक 21 मार्च 2015 की समीक्षा करने के लिए इस प्राधिकरण के पास एक आवेदन दाखिल किया था। वीसीटीपीएल पत्र दिनांक 30 अप्रैल 2015 और एमओएस पत्र दिनांक 24 जुलाई 2015 द्वारा दाखिल समीक्षा आवेदन के आधार पर, संशोधित आदेश सं. टीएमपी/31/2015-वीसीटीपीएल दिनांक 30 मार्च 2016, वीसीटीपीएल को पोतांतरण कंटेनरों के सिवाय सभी मदों में उसके प्रशुल्क में 13.75 प्रतिशत तक ऊर्ध्वमुखी संशोधन की अनुमति प्रदान करते हुए, 1 मई 2016 से संशोधित किया गया था। पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रशुल्क में वीसीटीपीएल के प्रस्ताव के आधार पर 15.16 प्रतिशत की कटौती की गई थी। उपर्युक्त बढोतरी के अलावा, इस प्राधिकरण ने 4 नई आरटीजीसी और 1 आरएमक्यूसी के शुरू होने की तारीख अथवा 1 मई 2016, जो भी बाद में हो, से प्रशुल्क में 25 प्रतिशत वृद्धि भी प्रदान की थी।
- (iii). (क). वीसीटीपीएल ने ट्रेड से अभ्यावेदन के आधार पर प्रशुल्क में 15 मई 2016 से 13.75 प्रतिशत तक वृद्धि लागू की थी।
- (ख). वीसीटीपीएल ने वैश्विक मंदी और अप्रत्याशित स्थानीय बाजार स्थिति के कारण अगले प्रशुल्क चक्र में क्रैनों में निवेश को टाल दिया था। वीसीटीपीएल 2 नई आरएमक्यूसी तथा 4 नई आरटीजीसी की खरीद के लिए मै0 शंघाई झेनुआ हैवी इंडस्ट्रीज कं. लि. -जेडपीएमसी के साथ खरीद करार पर पहले ही हस्ताक्षर कर चुका है। क्रैनों के फरवरी 2018 के आखिर तक शुरू किये जाने का समय निर्धारित किया गया है।

6.2. प्रशुल्क प्रस्ताव की मुख्य विशेषताएं नीचे दी गई हैं:

(i). प्रशुल्क संशोधन:

(क). यह प्रस्ताव टीएमपी दिशानिर्देश 2005 और 2008 पर विचार करते हुए तैयार किया गया है।

(वीसीटीपीएल का प्रस्ताव 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन दाखिल किया गया है। केवल सर्वोत्तम क्षमता का मूल्यांकन करने के लिए, वीसीटीपीएल ने 2008 दिशानिर्देशों के सिद्धांत और मानदंड उधार लिये थे। वीसीटीपीएल 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन

शासित किया जाता है। 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देश उन बीओटी परिचालकों पर लागू नहीं हैं जिन्होंने फरवरी 2008 से पहले परियोजना के लिए बोली लगाई थी।

(ख). प्रशुल्क में आयात/निर्यात लदे हुए और खाली कंटेनरों के लिए 8.68 प्रतिशत तक वृद्धि किए जाने का प्रस्ताव किया गया है।

(ii). **क्षमता:**

टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता 395500 टीईयू है। वीसीटीपीएल नई 2 आरएमक्यूसी और 4 आरटीजीसी की खरीद कर रहा है जो फरवरी 2018 तक शुरू हो सकते हैं। नई यार्ड क्रेनों के साथ, स्टैक की ऊंचाई को 3 की औसत तक बढ़ाया जा सकता है और बेहर निकासी सुविधाओं के साथ, टर्मिनल सर्वोत्तम क्षमता की पुनः गणना कर 474500 टीईयू किया गया है।

(iii). **थ्रुपुट:**

(क). पिछले 3 वित्तीय वर्षों के दौरान थ्रुपुट स्तर निम्नलिखित थे:

क्र.सं.	वर्ष	थ्रुपुट टीईयू में	प्रतिशत वृद्धि
1	वर्ष-2 (2014-15)	2,48,163	-5%
2	वर्ष-1 (2015-16)	2,91,621	18%
3	वर्ष (2016-17) (9 माह वास्तविक + 3 माह के अनुमान)	3,59,561	23%

(ख). पिछले तीन वित्तीय वर्षों के दौरान थ्रुपुट का संघटन निम्नलिखित रहा है:

क्र.सं.	वि.व.	स्थानीय	आईसीडी	पोतांतरण	रि-स्टोज	कुल
1	2014-15	2,22,398 (90%)	11,941 (5%)	11,110 (4%)	2,714 (1%)	2,48,163
2	2015-16	2,45,477 (84%)	12,200 (4%)	32,130 (11%)	1,814 (1%)	2,91,621
3	2016-17	2,71,462 (75%)	43,164 (12%)	43,053 (12%)	1,882 (1%)	3,59,561

(ग). वीसीटीपीएल गैर महापत्तनों से प्रतिस्पर्धा पर विचार करते हुए अगले तीन वर्षों में वीसीटीपीएल के माध्यम से कुल कंटेनर मात्रा में लगभग 4 प्रतिशत की वृद्धि परिकल्पित करता है। मुख्य योगदान स्थानीय तथा पोतांतरण यातायात में परिवर्तित आईसीडी यातायात रहेगा। मौजूदा बाजार परिदृश्य पर विचार करते हुए, वीसीटीपीएल ने अगले 3 वित्तीय वर्षों में मात्राओं का निम्नलिखित अनुमान लगाया है:

क्र.सं.	वर्ष	अनुमानित थ्रुपुट टीईयू में	प्रतिशत वृद्धि
1	वर्ष+1 (2017-18)	3,69,000	4%
2	वर्ष+2 (2018-19)	3,84,000	4%
3	वर्ष+3 (2019-20)	4,00,000	4%

(घ). टीईयू में थ्रुपुट का संघटन अगले 3 वर्षों के लिए निम्नवत् अनुमानित किया गया है:

क्र.सं.	वि.व.	स्थानीय	आईसीडी	पोतांतरण	रि-स्टोज	कुल
1	2017-18	2,52,739 (68%)	22,080 (6%)	92,250 (25%)	1,931 (1%)	3,69,000
2	2018-19	2,63,910 (68%)	22,080 (6%)	96,000 (25%)	2,010 (1%)	3,84,000
3	2019-20	2,73,667 (68%)	24,240 (6%)	1,00,000 (25%)	2,093 (1%)	4,00,000

(iv). अतिरिक्त निवेश:

- (क). दो और नई क्वे क्रनों की खरीद
(ख). चार और नई आरटीजीसी की खरीद

(v). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ:

2017-18, 2018-19 और 2019-20 के दौरान अर्जित किए जाने के लिए अनुमानित आरओसीई की दर निम्नवत् हैं:-

वर्ष	आरओसीई	
	मौजूदा प्रशुल्क पर	संशोधित प्रशुल्क पर
2017-18	18.52%	22.63%
2018-19	9.10%	13.70%
2019-20	6.75%	11.36%
औसत	11.46%	16%

7. वीसीटीपीएल ने प्रस्ताव तैयार करने के लिए निम्नलिखित अनुमान लगाये थे:

(i). अनुमान – परिचालन लागतें, नियोजित पूंजी

विभिन्न परिचालन लागत पैरामीटर और प्रत्येक शीर्ष के अधीन लगाये गए तदनुरूपी अनुमान नीचे दिये गए हैं:-

(क). परिचालन और अनुरक्षण मैनपावर:

परिचालनों, अनुरक्षण और प्रशासन (आईटी, लेखा और खरीद सहित) की जनशक्ति मौजूदा संख्या नीचे दी गई है:

विभाग	2016-17	2017-18
परिचालन	85	107
अनुरक्षण	71	91
प्रशासन	59	59
कुल	215	257

वीसीटीपीएल 2017-18 के दौरान 2 आरएमक्यूसी और 4 आरटीजीसी की अतिरिक्त खरीद कर रहा है और मार्च 2018 तक शुरू होने हैं। इसलिए, परिचालकों तथा अनुरक्षण स्टाफ के रूप में अतिरिक्त परिचालन स्टाफ प्रशिक्षण प्रक्रिया के अधीन भेजने के लिए महीने पहले अर्थात् जुलाई 2017 तक अपेक्षित होगा। अतः, अतिरिक्त स्टाफ लागत 2017-18 से माह के लिए परिकल्पित की जानी है।

वेतनों में वार्षिक वृद्धि उद्योग मानक के अनुसार 10 प्रतिशत वर्ष दर वर्ष की दर से परिकल्पित की गई है।

(ख). उपस्कर चालन लागत:

(i). बिजली:

बिजली का प्रयोग आरएमक्यूसी, प्रशीतन प्लांटों, उच्च मस्ट लाइटिंग, कैंटीन, वर्कशाप, आईटी केन्द्र, टाइम ऑफिस, पोर्टा कैबिन और गेट कॉम्प्लेक्स के लिए किया जाता है। आरएमक्यूसी तथा प्रशीतन प्लांट्स के लिए बिजली उपभोग प्रहस्तिथ थ्रुपुट से सीधे अनुपातात्मक है। हाइ मस्ट लाइटिंग के लिए बिजली उपभोग रात्रि परिचालनों, सुरक्षा खतरे (आईएसपीएस लेवल 2/3) के दौरान वर्धित रोशनी आवश्यकता और धुंध परिस्थितियों के दौरान कम हुई दृश्यता जैसे कारकों पर निर्भर है जिससे बिजली की खपत में वृद्धि होगी। इन अनुमानों के आधार पर, अगले 3 वर्षों के लिए पूर्वानुमान परिगणित किया गया है।

क्यूसी परिचालनों के लिए मौजूदा बिजली उपभोग 6.50 केडब्ल्यूएच/टीईयू, प्रशीतन बिजली उपभोग 131 केडब्ल्यूएच/प्रशीतन टीईयू, अन्य क्षेत्र 3 केडब्ल्यूएच/टीईयू और समग्रतः यह 17 केडब्ल्यूएच/टीईयू हैं।

परिवर्तनीय लागत के अलावा, अधिकतम मांग लोड प्रभागों के लिए एक निश्चित राशि देय है और इसे गणनाओं में दर्शाया गया है। अधिकतम मांग मौजूदा वीसीटी 1575 केवीए प्रति माह है और निर्धारित लागत रु. 386/- प्रति माह प्रति केवीए है। अतः, निर्धारित लागत प्रति माह रु. 4,86,158/- (अधिकतम मांग का 80 प्रतिशत) प्रति माह की दर से अनुमानित किया गया है।

एपीईपीडीसीएल बिलों के अनुसार कुल लागत प्रति इकाई रु. 7.1 परिगणित होती है और कार्डों पर दर संशोधन का अनुमान लगाते हुए 2017-18 से 2019-20 तक 10 प्रतिशत वर्ष दर वर्ष वृद्धि की गई है।

(ii). ईंधन:

हाइ स्पीड डीजल (एचएसडी) प्राथमिक रूप से आरटीजीसी, रीच स्टेकर और 1250 केवीए के डीजल जनरेटर सैट चलाने के लिए उपभोग किया जाता है। वर्तमान औसत ईंधन उपभोग 2.25 लिटर/टीईयू अनुवर्ती वर्षों में परिकल्पित किया गया है। मुद्रास्फीति दर मौजूदा रुझान के अनुसार 18 प्रतिशत की दर से ली गई है।

(iii). मरम्मतें और अनुरक्षण:

तेल एवं ल्यूब्रिकैंट्स, उपभोग्यों, भंडारों तथा पुर्जों, टायरों एवं ट्यूबों तथा वर्कशाप औजारों के उपभोग सहित मरम्मत एवं अनुरक्षण पर व्यय अभियांत्रिक, बिजली उपस्कर की लागत के 2 प्रतिशत की दर से अनुमानित किया गया है और वित्तीय वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए सकल प्रखंड में संवर्धनों पर सिविल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत की दर से अनुमानित किए गए हैं। सकल प्रखंड में मौजूदा परिसंपत्तियों के मामले में, मरम्मत और अनुरक्षण लागत 5.25 प्रतिशत की दर से वार्षिक वृद्धि पर अनुमानित की गई है।

(ग). रॉयल्टी:

पूर्व आदेशों के अनुसार, टीएएमपी ने वीसीटीपीएल के प्रभावी एनपीवी राजस्व स्ट्रीम से कम 51 प्रतिशत पर अगले सफल बोलीदाता द्वारा "उद्धरित" प्रभावी एनपीवी राजस्व स्ट्रीम (सिवाय अपफ्रंट शुल्क, जोकि एकसमान था) पर विचार किया था।

अगले प्रशुल्क चक्र के लिए वीपीटी को देय रॉयल्टी निम्नलिखित है:

(रु./टीईयू में)

अवधि	2017-18	2018-19	2019-20
25 जून तक (रु. में)	500	500	750
जून 26 से मार्च (रु. में)	500	750	750

[लाइसेंस करार

के अनुसार न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट 2,40,000 टीईयू है।]

(घ). उपस्कर किराया:

(i). यार्ड से जेट्टी और विलोमत: एवं यार्ड में भी कंटेनरों की दुलाई के लिए आंतरिक परिवहन के परियोजन के लिए, इसे रु. 220/- प्रति टीईयू की दर से आउटसोर्स किया गया था। आयात खाली कंटेनरों के मामले में, लागत उपर्युक्त लागत का 65 प्रतिशत है। वर्तमान करार सितम्बर, 2018 तक वैध है। 10 प्रतिशत का वृद्धि कारक वित्तीय वर्ष 2018-1 के लिए सुविचारित किया गया था और 201-20 तक वैध है।

(ii). वीसीटीपीएल ने 5 लदे हुए तथा 2 खाली रीच स्टेकरों को किराये पर लेने के लिए किराया प्रभारों का अनुमान लगाया है। प्रति लदा हुआ तथा खाली रीच स्टेकर किराया लागत क्रमशः रु. 695000 और रु. 627000 प्रति माह की दर से परिकल्पित किया गया है। वित्तीय वर्ष 2018-1 के लिए 5.25 प्रतिशत की मुद्रास्फीति का अनुमान लगाया गया है और 2019-20 तक वैध है।

रीच स्टेकर रेल यार्ड तथा खाली यार्ड में तैनात किए जाते हैं जहां आरटीजीसी के लिए एक्सेस नहीं है। चूंकि वीसीटीपीएल प्रतिमाह लगभग 20 रैक प्रहस्तित करता रहा है, इसलिए रीच स्टेकर ट्रेनों की तेजी से वापसी के लिए एकमात्र यार्ड प्रहस्तन उपस्कर हैं।

(ङ). पट्टा किराये:

लाइसेंस करार के अनुसार वीपीटी को लाइसेंस शुल्क के भुगतान पर वीसीटीपीएल को कुल 163500 वर्ग मीटर क्षेत्र आबंटित किया गया है। इसके अलावा, मौजूदा सुविधाओं के समीप वीपीटी द्वारा 13000 वर्ग मी. अतिरिक्त आबंटित किया गया है। वीपीटी को भुगतान किये गए पट्टा किराये/लाइसेंस शुल्क 2015-16 तक रु. 0.9055 प्रति वर्ग मीटर प्रति सप्ताह की दर से लागू थे। टीएएमपी आदेश सं. टीएएमपी/48/2014-वीपीटी दिनांक 15 जनवरी 2016 के अनुसार लाइसेंस शुल्क संशोधित कर रु. 6.11 प्रति वर्ग मीटर प्रति सप्ताह किया गया है। वीपीटी ने 2 प्रतिशत की वृद्धि के बाद उपर्युक्त दर पर 50 प्रतिशत रियायत विस्तारित की थी और वर्तमान में प्रभावी दर रु. 3.11 प्रति वर्ग मीटर प्रति सप्ताह है। टीएएमपी ने टीएएमपी आदेश सं. टीएएमपी/80/2015-वीपीटी दिनांक 27 दिसम्बर 2016 द्वारा भी 2 प्रतिशत के वर्ष दर वर्ष वृद्धि कारक के साथ 1 अप्रैल 2013 से 9 अक्टूबर 2015 तक रु. 4.85 प्रति वर्ग मीटर प्रति सप्ताह की दर से और 10 अक्टूबर 2015 से आगे रु. 5.05 प्रति वर्ग मीटर प्रति सप्ताह की दर से दर अनुसूची संशोधित की थी। लाइसेंस करार के अनुसार, लाइसेंस शुल्क वीसीटीपीएल को आबंटित भूमि के लिए प्रचलित दरमानों के अनुसार लागू है। तथापि, वीपीटी के साथ चर्चा के अनुसार, हम समझते हैं कि दरों की अनुसूची मौजूदा परिचालक पर प्रभारित होने जा रहा है हालांकि हम ऐसे कदम पर आपत्ति उठाते रहे हैं।

तथापि, हमारे प्रस्ताव में, वीपीटी से स्पष्टीकरण प्राप्त नहीं होने की स्थिति में पट्टा किराया दरों की अनुसूची के अनुसार 1 अप्रैल 2013 से लागू किया गया था। हमने वीपीटी को संशोधित अनुसूची दरों की वसूली नहीं करने के लिए पत्र लिखा था जोकि लाइसेंस के अनुसार नहीं है। मौजूदा प्रस्ताव में दिया गया लाइसेंस शुल्क वीसीटीपीएल तथा वीपीटी के बीच परस्पर सहमत दर के आधार पर संशोधित किया जाएगा।

(च). **बीमा:**

वीसीटीपीएल ने पल्लन पैकेज पॉलिसी के अधीन अपनी परिसंपत्तियों तथा तृतीय पक्ष देयता के लिए पर्याप्त बीमा कवर लिया था। तीन वर्षों के लिए बीमा लागतें नए संवर्धनों पर परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड के 1 प्रतिशत की दर से और मौजूदा परिसंपत्तियों के लिए भुगतान किये गए प्रीमियम के मौजूदा स्तर पर अनुमानित की गई हैं।

(छ). **अन्य परिचालन व्यय**

ये व्यय मूलतः सीधे थ्रुपुट से संबंधित हैं और बांधने/खोलने, टैली प्रमारों, प्रशीतन अनुवीक्षण आदि जैसी विभिन्न परिचालनात्मक गतिविधियों के लिए हैं, बांधना/खोलना, टैली तथा अनुसंधान जनशक्ति प्रकृति अनुसार निर्धारित किए गए हैं और करार के नवीकरण के समय पर संशोधित करवाए गए हैं। करार लागत के अलावा, सांविधिक मानदंडों के अनुसार न्यूनतम मजदूरी संशोधन प्रत्येक 6 माह में होते हैं। अतः, सभी इन कारकों पर विचार करते हुए 10 प्रतिशत की मुद्रास्फीति दर वर्ष दर वर्ष मानी गई है।

मौजूदा प्रशीतन अनुवीक्षण लागत प्रति प्रशीतन कंटेनर रु. 34/- प्रति 8 घंटों की पाली है। भविष्य वर्षों के लिए प्रशीतन पालियों का मौजूदा रुझान के आधार पर अनुमान लगाया गया है। प्रशीतन अनुवीक्षण करार 2017-18 तक वैध है और इसलिए सांविधिक मानदंडों के अनुसार न्यूनतम मजदूरी संशोधन पर विचार करते हुए अनुवर्ती वर्षों के लिए 10 प्रतिशत के वृद्धि कारक पर विचार किया गया है।

मौजूदा प्रशीतन अनुवीक्षण लागत रु. 200 प्रति रन टेस्ट कंटेनर और रु. 275 प्रति पीटीआई कंटेनर है। करार 2017-18 तक वैध है और इसलिए 10 प्रतिशत का वृद्धि कारक सांविधिक मानदंडों के अनुसार न्यूनतम मजदूरी संशोधन पर विचार करते हुए अनुवर्ती वर्षों के लिए विचार किया गया है।

रेल प्रहस्तन के लिए वीपीटी स्टाफ तैनाती प्रभार मुद्रास्फीति के लिए 10 प्रतिशत की वृद्धि के साथ वास्तविक आधार पर सुविचारित किया गया है।

अन्य व्यय जैसे जनशक्ति किराये पर लेना, सुरक्षा सांविधिक मानदंडों के अनुसार किए जाने वाले न्यूनतम मजदूरी संशोधन पर विचार करते हुए 10 प्रतिशत की वृद्धि के साथ अनुमान लगाये गए हैं। जांच प्रभार, पानी आदि मुद्रास्फीति के लिए 5.25 प्रतिशत (डब्ल्यूपीआई) की वृद्धि के साथ अनुमानित किए हैं।

(ज). **तकनीकी सेवा शुल्क:**

वीसीटीपीएल को तकनीकी जानकारी एवं प्रबंधकीय सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए दुर्बई पोर्टर्स इंटरनेशनल एंड इंटरनेशनल कार्गो टर्मिनल एंड इन्फ्रास्ट्रक्चर प्राइवेट लि0 (पहले यूनाइटेड लाइनर एजेंसीज (यूएलए) के नाम से जाना जाता था।) के साथ पहले वीसीटीपीएल द्वारा किया गया तकनीकी सेवा करार पांच वर्षों की अवधि के लिए था और सब्सिडी दी गई थी। प्रथम करार के अनुसार भुगतान किया गया तकनीकी सेवा शुल्क प्राधिकरण द्वारा रु. 15.70 लाख प्रतिवर्ष की दर से प्राधिकरण द्वारा प्रभाजित किया गया था। मौजूदा प्रशुल्क प्रस्ताव में भी यही संव्यवहार दिया गया है और 2017-18 से 2019-20 अवधि के लिए रु. 15.70 लाख पर विचार किया गया है।

दूसरा प्रबंधन करार 2011-12 में खरीदे गए नए उपकरणों के लिए तकनीकी जानकारी उपलब्ध करवाने हेतु डीपी वर्ल्ड के साथ हस्ताक्षर किया गया था। यह करार अ.डा. 50,000 प्रति वर्ष की दर से जनवरी 2011 से शुरू होकर नवम्बर 2015 तक 5 वर्षों की अवधि के लिए है। नवम्बर 2015 तक किया गया वास्तविक भुगतान रु. 145.07 लाख 18 वर्षों की अवधि में प्रभाजित किया गया है और वार्षिकीकृत प्रभाव अर्थात् रु. 8.06 लाख लागत विवरण में सुविचारित किया गया है।

दूसरे करार की समाप्ति के बाद, तीसरा प्रबंधन करार चल रही परियोजना एवं भविष्य परियोजना के लिए तकनीकी ज्ञान उपलब्ध करवाने हेतु डीपी वर्ल्ड के साथ हस्ताक्षरित किया गया है। चल रही परियोजना के लिए तकनीकी सेवा शुल्क अ.डा. 1,75,000 प्रतिवर्ष है जो 17 दिसम्बर 2014 से देय है। 2014-15 से 2016-17 अवधि के लिए किया गया रु. 264.95 लाख का वास्तविक भुगतान 18 वर्षों की अवधि में प्रभाजित किया गया है और वार्षिकीकृत प्रभाव अर्थात् रु. 14.72 लाख लागत विवरण में सुविचारित किया गया है। 2017-18 से 2019-20 तक भविष्य भुगतान रु. 367.50 लाख परिकल्पित किये गये हैं और वार्षिकीकृत प्रभाव अर्थात् रु. 24.50 लाख लागत विवरण में सुविचारित किये गये हैं।

(झ). **मूल्यहास:**

संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.7.1 विनिर्दिष्ट करता है कि निजी टर्मिनलों के मामले में, मूल्यहास कम्पनी अधिनियम, 1956 के अनुसार अंगीकृत जीवनकाल मानदंडों के साथ स्ट्रेट लाइन पद्धति अथवा रियायत करार में निर्धारित जीवनकाल मानदंडों के आधार पर, जो भी अधिक हो, स्वीकृत किया जा सकता है। हमने कम्पनी अधिनियम में यथा निर्धारित मूल्यहास के लिए दरों पर विचार किया है। प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन के लिए, माननीय प्राधिकरण द्वारा पारित पूर्व सामान्य संशोधन आदेशों में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार परियोजना अवधि में अपफ्रंट शुल्क और लीजहोल्ड प्रीमियम के प्रभाजन के मद्देनजर मूल्यहास आंकड़ों में उपयुक्त समायोजन किये गये हैं।

मूल्यहास की कम्पनी अधिनियम, 2013 के अनुसार उपस्करों के जीवनकाल मानदंडों के आधार पर स्ट्रेट लाइन पद्धति के आधार पर गणना की गई है, जिसके ब्योरे नीचे दिये गये हैं:

(i).	सिविल कार्य	30 वर्ष (3.34%)
(ii).	रीच स्टेकर्स	15 वर्ष (6.67%)
(iii).	कंप्यूटर हार्डवेयर एवं सॉफ्टवेयर	3 वर्ष (33.33%)
(iv).	नये आरएमक्यूसी	10 वर्ष (10.34%)
(v).	नये आरटीजीसी	10 वर्ष (10.34%)

सभी अन्य परिसंपत्तियों के मामले में, कम्पनी अधिनियम, 2013 के अनुसार मूल्यहास की दरों का अनुसार किया गया है।

(ज). प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय:

बाजार व्ययों सहित प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्यय मुद्रास्फीति में 5.25 प्रतिशत (डब्ल्यूपीआई) की वार्षिक वृद्धि के साथ मौजूदा स्तरों पर सुविचारित किये गये हैं।

(ट). नियोजित पूंजी:

(i). अचल परिसंपत्तियां:

हमने 2017-18, 2018-19 और 2019-20 में परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में निम्नलिखित संवर्धनों का अनुमान लगाया है।

2017-18:

रुपये लाखों में

विवरण	राशि	अनुमानों के आधार
अतिरिक्त पुर्जों के साथ नये 2 आरएमक्यूसी (चालू किये जाने सहित)	11,237.14	खरीद करार और अनुमानित परियोजना लागत
अतिरिक्त पुर्जों के साथ 4 नई आरटीजीसी (शुरू होने सहित)	3,871.94	खरीद करार और अनुमानित परियोजना लागत
नई क्रेनों के लिए डीजी, केबलिंग्स और अन्य इलैक्ट्रिकल संस्थापन	600.00	अनुमानित परियोजना लागत
कॉम्पेक्टस एसएस प्रशीतन रैंक के साथ	400.00	अनुमानित लागत
आरटीजीसी में वाकोन ड्राइवों का बदलना	120.00	अनुमानित लागत
अन्य नियमित केपेक्स	517.96	अनुमानित लागत
2017-18 के लिए कुल केपेक्स	16,747.04	

2018-19:

रुपये लाखों में

विवरण	राशि	अनुमानों के लिए आधार
आरटीजीसी में वाकोन ड्राइवों को बदलना	360.00	अनुमानित लागत
नेविस एन4 बिलिंग सॉफ्टवेयर	100.00	अनुमानित लागत
अन्य नियमित केपेक्स	755.00	अनुमानित लागत
2018-19 के लिए कुल केपेक्स	1,215.00	

2019-20:

रुपये लाखों में

विवरण	राशि	अनुमानों के लिए आधार
प्रशासनिक भवन निर्माण	3,433.97	अनुमानित लागत
अन्य नियमित केपेक्स	755.00	अनुमानित लागत
2019-20 के लिए कुल केपेक्स	4,188.97	

केपेक्स के लिए विस्तृत औचित्य प्रपत्र 4ख में रखे गए हैं।

संचयित मूल्यहास निवल प्रखंड पर पहुंचने के लिए सकल प्रखंड से घटाया गया है। उपर्युक्त आंकड़ों पर पहुंचने के समय, अपफ्रंट शुल्क तथा पट्टाधारण भूमि प्रीमियम क्रमशः समायोजित किया गया है।

(ii). निम्नलिखित अनुमानों के आधार पर कार्य पूंजी का अनुमान लगाया गया है:-

- (क). देनदार 15 दिनों के राजस्व पूर्वानुमान रूप में परिकल्पित किए गए हैं।
- (ख). भंडार और पुर्जे छह महीनों के औसत उपभोग पर परिकल्पित किए गए हैं।
- (ग). रोकड़ और बैंक जमा राशियां एक माह के रोकड़ व्ययों के रूप में परिकल्पित की गई हैं।
- (घ). वर्तमान देयताएं 15 दिन औसत रोकड़ व्ययों के रूप में परिकल्पित की गई हैं।

(iii). पूर्व संशोधन के दौरान, टीएमपी ने अपफ्रंट शुल्क भुगतान और पट्टा धारण भूमि प्रीमियम सम्पूर्ण परियोजना अवधि में प्रभाजित किया था। संशोधनाधीन अवधि के दौरान इस व्यवहार को अंगीकृत किया गया है।

(ii). पूर्वानुमान – थ्रुपुट अनुमान तथा संघटन

(क). थ्रुपुट परियोजनाएं:

2016-17 के दौरान मात्रा में वृद्धि की प्रमुखता मध्य भारत से कृषि-उत्पाद निर्यातकों में वृद्धि के कारण आईसीडी यातायात में रही है। मध्य भारत से व्यापार परीक्षण आधार पर पहली बार यातायात वीसीटीपीएल के माध्यम से गुजारा गया था जोकि हल्दिया और कोलकाता के माध्यम से प्रहस्तित किए जा रहे हैं। आईसीडी यातायात भारतीय रेलवे पर प्रकृति और निर्भर होने में बहुत भिन्नता है। टर्मिनल के भीतर आने वाले आईसीडी यातायात के अलावा वीसीटीपीएल से लगभग 14 कि.मी. दूर आने वाली नई कॉनकॉर मल्टी मॉडल लॉजिस्टिक पार्क सुविधाओं से सड़कमार्ग संचालित किए जाने की संभावना होगी। ये मात्राएं वीसीटीपीएल द्वारा स्थानीय मात्रा के रूप में गिनती की जाएंगी। इसलिए, आईसीडी मात्रा हिस्सेदारी को 2017-18, 2018-19 और 2019-20 के अगले तीन वित्तीय वर्षों के लिए कुल मात्रा के 6 प्रतिशत पर पूर्वानुमानित किए गए हैं।

गैर-महापत्तनों से वीसीटीपीएल के समीप में आने वाली प्रतिस्पर्धा पर विचार करते हुए, हमें उम्मीद है कि कुछ स्थानीय मात्रा इससे दूर जाती रहेगी। इसलिए, स्थानीय मात्रा हिस्सेदारी 2017-18, 2018-19 और 2019-20 के अगले तीन वित्तीय वर्षों के लिए कुल मात्रा के 68 प्रतिशत पर पूर्वानुमानित की गई है।

2016-17 में पोतांतरण हिस्सेदारी लगभग 12 प्रतिशत थी और आगामी वर्षों में बढ़ने की संभावना है। वीसीटीपीएल में आने वाली मेनलाइन सेवाओं से जोड़ने के लिए हल्दिया-विजाग मार्ग में पोतांतरण सेवा शुरू करने के लिए कुछ शिपिंग लाइन्स आगे बढ़ चुकी हैं। इसके अलावा, एमएसके लाइन ने आगामी वर्षों में पोतांतरण सेवा शुरू करने की इच्छा दिखाई है। इन सभी कारकों पर विचार करते हुए, हमने आगामी वित्तीय वर्षों 2017-18, 2018-19 और 2019-20 में पोतांतरण होने वाली हमारी कुल मात्रा के 25 प्रतिशत का पूर्वानुमान लगाया था।

हमने गैर-महापत्तन न्यासों से प्रतिस्पर्धा पर विचार करते हुए अगले तीन वर्षों में वीसीटीपीएल के माध्यम से कुल कंटेनर मात्रा में लगभग 4 प्रतिशत वृद्धि की परिकल्पना की है। मुख्य योगदान स्थानीय तथा पोतांतरण यातायात में परिवर्तित आईसीडी यातायात होगा।

(ख). परिचालन आय:

(i). कंटेनर प्रहस्तन आय:

कंटेनर प्रहस्तन आय टीएमपी प्रारूप-ख के संलग्नक 1 से अनुबंध-1 के अनुसार मौजूदा प्रशुल्क के आधार पर अनुमान लगाया गया है। इस शीर्ष में निम्नलिखित प्रभासों को शामिल किया गया है:

(ii). हैच कवर प्रहस्तन से आय:

वीसीटीपीएल औसतन 30 जलयानों का प्रहस्तन करता रहा है जिनमें से 10 प्रतिशत तटीय पोत हैं, पोतांतरण तथा तटीय कंटेनरों की ढुलाई कर रहे हैं। औसतन विदेशी पोत में प्रहस्तित हैचों की सं. 15 रही है और उनमें से तटीय पोत 10 रहे

हैं। लगभग 2 प्रतिशत प्रतिवर्ष तक वृद्धि करने के लिए औसत पार्सल आकार का अनुमान लगाना, अगले तीन वर्षों में हैच कवरों के प्रहस्तन से आय का अनुमान लगाया गया है।

(iii). भंडारण प्रभारों से आय:

(क). आयात भंडारण:

वर्तमान में आयात लदे हुए कंटेनर के लिए औसत विराम समय लगभग 3 दिन है। तथापि, एक बार में कुछ ग्राहकों से संबंधित कंटेनरों की बड़ी मात्रा के कारण ट्रेलरों की अनुपलब्धता, सीमाशुल्क प्रलेखन प्रक्रिया के कारण 3 दिनों की निःशुल्क अवधि के भीतर ले जाने में असमर्थ है। वर्तमान में लगभग 30 प्रतिशत आयात लदाई 1 दिन का भंडारण आकर्षित करती है, खाली कंटेनरों का 1 प्रतिशत 2 दिनों का भंडारण आकर्षित करता है। हमें इसी रुझान के जारी रहने की उम्मीद है, और इसलिए भंडारण प्रभार अगले तीन वर्षों के लिए तदनुसार अनुमानित किए गए हैं।

(ख). निर्यात भंडारण:

वर्तमान में लदे हुए निर्यात कंटेनर के लिए औसत विराम समय लगभग 3 दिन है। तथापि, कुल निर्यात लदे हुए कंटेनरों के लगभग 5 प्रतिशत वर्तमान में एक दिन के लिए भंडारा प्रभारों को आकर्षित कर रहे हैं। इसलिए, यह अनुमान लगाया गया है कि अगले तीन वर्षों के लिए भी यही रुझान जारी रहेगा।

(iv). प्रत्यक्ष लदाई प्रभार:

2016-17 के दौरान, 20' का लगभग 8 प्रतिशत और 40' निर्यात लदे हुए कंटेनरों का 10 प्रतिशत कट ऑफ समय के बार निर्धारित किया गया है। यह उम्मीद की गई है कि शिपिंग लाइनों और सीएफएस द्वारा बेहतर योजना तैयार करने और बड़े पार्सल आकार पोतों की उपलब्धता, सीधे लदाई के अवसरों से कमी आएगी। तथापि, 20' के 8 प्रतिशत और 40' निर्यात लदे हुए कंटेनरों का 10 प्रतिशत अगले तीन वर्षों में सीधे लदाई प्रभारों के लिए परिकल्पित किए गए हैं।

(v). प्रशीतन बिजली प्रभार:

टर्मिनल में लदे हुए प्रशीतन कंटेनरों का विराम प्रशीतन बिजली की गणना और अनुरक्षण प्रभारों के प्रयोजन के लिए 20' के लिए औसतन 25 प्रशीतन टर्मिनल-पालियां और 40' के लिए 20 कंटेनर-पालियां (टीएएमपी के संशोधित दिशानिर्देशों के अनुसार कंटेनरों के लिए 4 घंटों की एक पाली) की औसत रहने की उम्मीद है। यह परिकल्पना मौजूदा रुझान के आधार पर की गई है। प्रशीतन बिजली और अनुरक्षण प्रभारों से आय अगले 3 वर्षों के लिए तदनुसार अनुमानित की गई है।

(vi). पीटीआई तथा प्रशीतन चालन जांच के लिए प्रभार:

यह अनुमान लगाया गया है कि फैंक्टरी/सीएफएस में भरण के लिए उन्हें लेकर जाने से पहले टर्मिनल में खाली रूप में उतारे जाने के समय टर्मिनल में चालन जांच/पीटीआई करने के लिए 20' के 10 प्रतिशत और 40' निर्यात प्रशीतन कंटेनर है। आगामी 3 वर्षों के लिए तदनुसार अनुमान लगाया गया है।

(vii). कंटेनरों के स्थानांतरण के लिए प्रभार:

यार्ड के भीतर कंटेनरों का स्थानांतरण कई बार किया जाता है जब शिपमेंट स्थिति/कंटेनर स्थिति/पीओडी में बदलाव किया जाता है और खाली प्रशीतन कंटेनरों के लिए पीटीआई और चालन जांच करने के लिए भी है। वर्तमान में 20' लदे हुए का 1 प्रतिशत और 20' खाली के 2 प्रतिशत, 40' लदे हुए का 1 प्रतिशत और खाली कंटेनरों के 10 प्रतिशत उपर्युक्त कारणों से स्थानांतरण के अधीन हैं। यही रुझान अगले तीन वर्षों में परिकल्पित किया गया है।

(viii). शट आउट कंटेनरों के लिए प्रभार:

वर्तमान में 20' और 40' लदे हुए के लगभग 2 से 3 प्रतिशत और खाली कंटेनरों के मामले में विभिन्न कारणों से शट आउट हो रहे हैं। हमें इसी रुझान के आगे जारी रहने की उम्मीद है और इसलिए शट आउट कंटेनरों के लिए आय तदनुसार अनुमानित की गई है।

(ix). अन्य प्रभार आय:

अन्य प्रभार आय जिसमें जलयान से कूड़े हटाना, भारतोलन, सर्वेक्षण आदि शामिल हैं, रु. 75 लाख प्रतिवर्ष की दर से अनुमानित की गई है।

8. वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए वास्तविक लागत स्थिति और वीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित लागत विवरण के अनुसार मौजूदा प्रशुल्क पर वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए अनुमानित लागत स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है:-

क्र.सं.	विवरण	वास्तविक			वर्तमान प्रशुल्क पर अनुमान		
		2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20
(i).	यातायात (टीईयू में)	248,163	291,621	359,561	369,000	384,000	400,000
(ii).	कुल परिचालन लागत (लाखों में)	8,700.71	10,026.02	14,171.10	14,302.49	14,832.96	15,445.22
(iii).	कुल परिचालन लागत (मूल्यहास, प्रबंधन उपरिचय और एफएमआई - एफएमई सहित)	6,764.87	7,984.09	11,443.90	9,703.92	12,727.63	13,822.15
(iv).	नियोजित पूंजी	11,687.18	10,236.96	9,796.16	24,833.43	23,131.52	24,042.32
(v).	आरओसीई	1,869.95	1,637.91	1,567.39	3,973.35	3,701.04	3,846.77
(vi).	निवल अधिशेष/(घाटा)	65.89	404.02	1,159.82	625.21	(1,595.71)	(2,223.70)
(vii).	निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	0.76%	4.03%	8.18%	4.37%	-10.76%	-14.40%
(viii).	तीन वर्षों का औसत	4.32%			-6.93%		

9. वीसीटीपीएल ने वर्ष 2014-15 और 2015-16 की वार्षिक रिपोर्टों के साथ प्रस्तावित दरमान के साथ निर्धारित प्रारूप में अपना प्रस्ताव दाखिल किया था (अनुबंध-6)।

10.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, प्रस्ताव दिनांक 20 मार्च 2017 की प्रति वीपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजी गई थी। विशाखापत्तनम कंटेनर लाइन्स एसोसिएशन (वीसीटीपीएल) से प्राप्त टिप्पणियां वीसीटीपीएल को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थीं। वीसीटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 20 अप्रैल 2017 द्वारा अपना उत्तर भेजा था। इसके अलावा, इंडियन नेशनल शिपऑनर्स एसोसिएशन (आईएनएसए) ने अपने पत्र दिनांक 3 मई 2017 द्वारा बताया था कि उन्हें विषय प्रस्ताव पर कोई टिप्पणियां नहीं करनी हैं।

11. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 26 अप्रैल 2017 को वीपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, वीसीटीपीएल और संबद्ध उपयोक्ताओं/संगठन निकायों ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

12. संयुक्त सुनवाई में यथा सहमत, वीसीटीपीएल ने हमारे पत्र दिनांक 3 मई 2017 द्वारा खाली कंटेनर के लिए प्रस्तावित दर की समीक्षा और जांच करने और संशोधित प्रस्ताव 4 मई 2017 तक दाखिल करने का अनुरोध किया था। अनुस्मारक दिनांक 12 मई 2017 के बाद, वीसीटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 15 मई 2017 द्वारा वित्तीय वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए प्रस्तावित दरमानों के साथ अपना संशोधित प्रस्ताव भेजा था और निम्नलिखित निवेदन किए थे:

- (i). खाली कंटेनर के लिए प्रशुल्क वर्तमान स्तर पर रहेगा, अर्थात् वीसीटीपीएल इसपर प्रशुल्क की किसी वृद्धि का प्रस्ताव नहीं करेगा।
- (ii). तथापि, 16 प्रतिशत के आरओसीई को बनाये रखने के लिए, वीसीटीपीएल ने 8.68 प्रतिशत की वृद्धि के लिए पूर्व प्रस्ताव में संवर्धन में रु. 63/- प्रति 20' कंटेनर और रु. 95/- प्रति 40' कंटेनर द्वारा खंड 1.1.क (क) के अधीन आयात तथा निर्यात लदे हुए कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए समेकित दर में वृद्धि करने का प्रस्ताव करता है।

13.1. संशोधित प्रस्ताव दिनांक 15 मई 2017 की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, वीसीटीपीएल से हमारे पत्र दिनांक 28 जून 2017 द्वारा कुछ बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण 5 जुलाई 2017 तक भेजने का अनुरोध किया गया था।

13.2. प्रतिसाद में, वीसीटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 10 जुलाई 2017 द्वारा अपेक्षित अतिरिक्त सूचना और स्पष्टीकरण जमा करने के लिए एक माह का समय दिए जाने का अनुरोध किया था। किए गए अनुरोध के मद्देनजर, हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरणों पर अपना उत्तर देने के लिए वीसीटीपीएल को हमारे पत्र दिनांक 13 जुलाई 2017 द्वारा 31 जुलाई 2017 तक का समय प्रदान किया था। वीसीटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 31 जुलाई 2017 द्वारा अपेक्षित अतिरिक्त सूचना एवं स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने के लिए और 10 दिनों का समय प्रदान करने का अनुरोध किया था। किए गए अनुरोध के मद्देनजर, वीसीटीपीएल को अतिरिक्त सूचना और स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने के लिए हमारे पत्र दिनांक 2 अगस्त 2017 द्वारा 10 अगस्त 2017 तक का और विस्तार दिया गया था।

13.3. इस संबंध में, वीसीटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 9 अगस्त 2017 द्वारा 2016-17 के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर 2016-17 के वास्तविक आंकड़ों तथा वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए संशोधित अनुमानों से लागत विवरण अद्यतन किए थे और अपना उत्तर भेजा था। हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरणों का सार और वीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित तदनुसूची उत्तरों का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	वीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित उत्तर
क.	सामान्य:	
(1).	वीसीटीपीएल द्वारा दाखिल संशोधित प्रस्ताव दिनांक 15 मई 2017 में, यह देखा गया है कि वर्ष 2016-17 के लिए वीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित आंकड़े	वित्तीय वर्ष 2016-17 के वास्तविक आंकड़े वार्षिक लेखों (गैर-लेखापरीक्षित संदर्भ अनुबंध-44) के साथ मिलान (प्रपत्र 3क में)

	<p>पहले नौ महीनों (अप्रैल से दिसम्बर 2016) के वास्तविक आंकड़ों और शेष तीन महीनों के अनुमानों के आधार पर प्रस्तुत किये गये हैं। चूंकि वर्ष 2016-17 पहले ही समाप्त हो चुका है, इसलिए, वीसीटीपीएल से अनुरोध है कि लागत विवरण में जो सुविचारित किये गये हैं उनके साथ वार्षिक लेखाओं में प्रतिवेदित आंकड़ों से मिलान करते हुए वर्ष 2016-17 के लिए वास्तविक आंकड़ों से अनुमानित आंकड़ों को अद्यतन करें। वर्ष 2016-17 के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं की एक प्रति अग्रेषित करें। वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में 2016-17 के अनुमानों को अद्यतन करने के परिणामस्वरूप, अनुवर्ती वर्षों अर्थात् 2017-18 से 2018-19 के अनुमानों की समीक्षा की जाये और वर्ष 2016-17 के वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में संशोधित, यदि आवश्यक हो, किया जाए।</p>	<p>करने के साथ अद्यतन किये गये हैं और संशोधित लागत विवरण अनुबंध-1 में प्रस्तुत किया गया है।</p> <p>वर्ष 2016-17 के लिए गैर-लेखापरीक्षित लेखों की प्रति अनुबंध-2 में दी गई है।</p> <p>2017-18 से 2019-20 के अनुमानों में 2016-17 के वास्तविक आंकड़ों के अनुसार बदलाव किया गया है।</p> <p>यह नोट किया जाए कि, 2016-17 के लिए वीसीटीपीएल की वित्तीय स्थिति इंड एस के अधीन तैयार किये गये हैं और इसलिए, अंतिम लेखापरीक्षित संख्या सांविधिक लेखापरीक्षकों द्वारा हस्ताक्षर करते हुए माननीय प्राधिकरण को भेज दिया जाएगा।</p>
(2).	<p>जैसाकि 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 6.8 के अधीन विनिर्दिष्ट किया गया है, उत्पादकता के तलचिह्न स्तर दर्शाये और टर्मिनल के बेहतर प्रदर्शन के लिए प्रोत्साहन और तलचिह्न स्तर से कम प्रदर्शन के लिए हतोत्साहन प्रस्तावित करें।</p>	<p>रियायत करार में यथा निर्धारित बैचमार्क 30 फेरे प्रति जलयान प्रति बर्थ घंटा (बीएमपीएच) है। इसलिए, वीसीटीपीएल 30 बीएमपीएच का तलचिह्न उत्पादकता प्रस्तावित करता है। प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 रियायत करार में शामिल कार्यनिष्पादन मानक को पूरा करने के लिए कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क विनिर्दिष्ट करते हैं। हम इसी ही अंगीकृत करने का प्रस्ताव करते हैं।</p>
(3).	<p>वीसीटीपीएल वर्ष 2014-15 से 2016-17 के प्रत्येक वर्ष के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आंकड़ों के साथ लागत विवरण में सुविचारित परिचालन आय, व्यय, सकल प्रखंड और परिसंपत्तियों के निवल प्रखंड का मिलान करते हुए मिलान प्रस्तुत करें।</p>	<p>विस्तृत मिलान विवरण अनुबंध-2 और अनुबंध-2क में दिया गया है।</p>
ख.	<p>वित्तीय/लागत विवरण:</p>	
(1).	<p>पिछली अवधि के लिए वास्तविक आंकड़ों के सापेक्ष अनुमानों का विश्लेषण (प्रपत्र-7):</p> <p>प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.13 प्राधिकरण से अपेक्षा करता है कि प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित करने के समय विश्वास किये गये पूर्वानुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर वास्तविक भौतिक और वित्तीय कार्यनिष्पादन की समीक्षा करे। इस संदर्भ में और प्रशुल्क प्रस्ताव के प्रपत्र-7 के संदर्भ में, वीसीटीपीएल निम्नलिखित स्पष्ट/प्रेषित करे:</p>	
(i).	<p>वीसीटीपीएल द्वारा दाखिल समीक्षा आवेदन पर पिछले प्रशुल्क आदेश दिनांक 30 मार्च 2016 में, इस प्राधिकरण ने उक्त आदेश के पैरा सं. 14. 6 और 14.7 में यथा प्रतिवेदित, पोतांतरण कंटेनर को छोड़कर सभी प्रशुल्क मदों के लिए 1 मई 2016 से 13.75 प्रतिशत वृद्धि प्रदान की थी। उसके अलावा, 2 पुरानी आरटीजीसीएस के बदलने और नए आरएमक्यूसी की एक संख्या के साथ 1 पुरानी आरएमक्यूसी को 1 अप्रैल 2016 तक बदलने सहित प्रशुल्क मदों में 25 प्रतिशत की वृद्धि प्रदान की गई थी। इस संदर्भ में, वीसीटीपीएल ने सूचित किया है कि वीसीटीपीएल ने वैश्विक मंदी और अनिश्चित स्थानीय बाजार परिस्थिति के कारण क्रेनों में निवेश को अगले प्रशुल्क चक्र के लिए स्थगित कर दिया है। वीसीटीपीएल ने यह भी सूचित किया है कि उन्होंने 4 आरटीजीसी और 2 आरएमक्यूसी की खरीद के लिए मै0 शानगाह झेनुआ हेंवी इंडस्ट्री क. लि. के साथ खरीद करार पर हस्ताक्षर किये थे और इन क्रेनों के फरवरी 2018 के अंत तक शुरू किया जाना निर्धारित है। चूंकि वीसीटीपीएल द्वारा 1 नया आरएमक्यूसी और 4 नये आरटीजीसी तैनात नहीं किए गए हैं, इसलिए वीसीटीपीएल पुष्टि करे कि प्राधिकरण द्वारा पारित समीक्षा आदेश में अनुमोदित 25 प्रतिशत की वृद्धि जोकि 4 नए आरटीजीसी और 1 आरएमक्यूसी की शुरुआत से जुड़े है, वीसीटीपीएल द्वारा कार्यान्वित नहीं किया गया है। इसके अलावा, आदेश में उल्लिखित 1 मई 2016 की बजाय 15 मई 2016 से 13.75 प्रतिशत की वृद्धि प्रदान करते हुए</p>	<p>हम, वीसीटीपीएल, पुष्टि करते हैं कि 4 नई आरटीजीसी और 1 आरएमक्यूसी के शुरू किए जाने से जुड़े प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश की समीक्षा में अनुमोदित 25 प्रतिशत की वृद्धि लागू नहीं की गई है।</p> <p>इसके अलावा, वीसीएलए द्वारा प्रतिनिधित्व वाले व्यापार ने वीसीटीपीएल से तत्संबंधी प्रधानों/कार्यालय (भारत एवं ओवरसीज हैड क्वार्टर्स), उनकी ऑनलाइन प्रणाली पर लागतकरण को नियमित करना, आयातों के लिए बिल जारी करना जोकि पानी पर थे के अपडेशन के मद्देनजर 1 जून 2016 से संशोधित प्रशुल्क अनुमोदित करने का अनुरोध किया था जैसाकि विनिहित पुरानी दरों से पूरे हुए थे, नई टीएचसी मात्रा का निरूपण लाइनरों द्वारा अंतिम रूप दिया जाएगा। अभ्यावेदन की प्रति अनुबंध-3 में प्रस्तुत की गई है।</p> <p>अतः, वीसीएलए के साथ चर्चा करने के बाद, संशोधित प्रशुल्क 15 मई 2016 से कार्यान्वित किया गया था।</p>

	संशोधित दरमान लागू करने के लिए भी कारण बतायें।	
(ii).	प्रपत्र-7 में आय अनुमान पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित स्तर पर दर्शाये गये हैं। प्रपत्र-7 में सुविचारित पिछले प्रशुल्क आदेश के अनुसार आय अनुमान प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क में वृद्धि के प्रभाव को लेने के लिए उपयुक्तत समायोजित किया जाएगा और वास्तविक आंकड़ों के साथ अलग-अलग तुलना के लिए वीसीटीपीएल द्वारा लागू किया गया था।	वित्तीय वर्ष 2016-17 में यथा-अनुमानित प्रपत्र-7 15 मई 2016 से प्रशुल्क में संशोधन पर विचार करते हुए उपयुक्तत: संशोधित किया गया है और तदनुसार अनुबंध-1 में लागत विवरण में दर्शाया गया है।
(iii).	अन्य आय: वीसीटीपीएल लागत विवरण में सुविचारित अन्य आय की प्रकृति पर विचार करें और यह भी पुष्टि करें कि यह दरान में अनुमोदित दर पर आधारित है।	अन्य आय का विस्तृत ब्रेकअप अनुबंध-4 के अधीन दिया गया है। हम पुष्टि करते हैं कि अन्य आय अनुमोदित दरमान पर आधारित है।
(iv).	(क). तकनीकी सेवा शुल्क (टीएसएफ) तकनीकी सेवा शुल्क का संव्यवहार पिछले प्रशुल्क आदेश दिनांक 21 मार्च 2015 के पैरा 10(xxii) में दिया गया है। वीसीटीपीएल ने 10 मार्च 2011 से पांच वर्षों की अवधि के लिए नए उपस्कर की तकनीकी जानकारी उपलब्ध करवाने के लिए डीपी वर्ल्ड एफजेडई (डीपीडब्ल्यूएफ) के साथ नया करार किया था। इस करार की वैधता अ.डा. 50000 के वार्षिक निर्धारित शुल्क के लिए मार्च 2016 तक थी। 21 मार्च 2015 आदेश के पैरा (xxii) में बताया गया है कि वर्ष 2011-12 के लिए वीसीटीपीएल द्वारा दाखिल आईटी विवरणियों और वर्ष 2012-13 के लिए आईटी आयुक्त के समक्ष इसके द्वारा दाखिल रिपोर्ट की प्रति के मद्देनजर, दूसरे करार और वीसीटीपीएल द्वारा किये गए निवेदनों के मद्देनजर भी कि पुराने करार के लिए टीएसएफ आईटी द्वारा व्यय रूप में स्वीकार किया गया है और यह स्वीकार करते हुए कि टीएसएफ के लिए दूसरे करार की शर्तें पुराने करार के समान हैं, प्राधिकरण ने वीसीटीपीएल द्वारा किये गए दूसरे करार आने वाले तकनीकी सेवा शुल्क की अनुमति दी थी। उक्त आदेश में बताया गया है कि वीसीटीपीएल अगले प्रशुल्क संशोधन के समय आयकर प्रयोजन के लिए लागत की मद के रूप में टीएसएफ स्वीकृत करते हुए प्रासंगिक आयकर निर्धारण आदेश प्रस्तुत करें और दूसरे करार से आने वाले टीएसएफ के वास्तविक भुगतान को समर्थन करने के लिए दस्तावेजी साक्ष्य भेजे अथवा मौजूदा कार्यवाही में व्यय रूप में स्वीकृत दूसरे करार के संदर्भ में टीएसएफ व्यय समायोजित किया जाएगा अर्थात् अगले प्रशुल्क संशोधन में रद्द किया जाएगा। इस संबंध में, वीसीटीपीएल पिछले प्रशुल्क आदेश में लिये गए निर्णय के अनुसार निम्नलिखित प्रस्तुत करें: (i). आयकर प्रयोजन के लिए लागत की मद के रूप में टीएसएफ स्वीकृत करते हुए दूसरे करार के मामले में वर्ष 2012-13 से 2016-17 के लिए प्रासंगिक आयकर निर्धारण आदेशों की प्रतियां प्रस्तुत करें। (ii). दूसरे करार से आने वाले टीएसएफ के वास्तविक भुगतान के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करें।	(i). वित्तीय वर्ष 2012-13 के लिए टैक्स के परिकलन के साथ (लाभ होने रूपी साक्ष्य) आयकर निर्धारण आदेश अनुबंध-5 और अनुबंध-5क में दिये गए हैं और 2013-14 अनुबंध-6 एवं अनुबंध-6क में दिये गए हैं। वित्तीय वर्ष 2014-15 से 2015-16 के लिए आयकर निर्धारण आदेश अभी प्राप्त होने हैं। जैसाकि यह देखा जा सकता है कि कम्पनी द्वारा यथा-परिकलित मुनाफा आईटी निर्धारण में सुविचारित किया गया है और इसलिए टीएसएफ की लागत व्यय रूप में स्वीकृत की गई है। (ii). वास्तविक भुगतान ब्योरे अनुबंध-7, 7ए से 7वी के अधीन दिये गए हैं।
	(ख). वीसीटीपीएल ने अपने मूल प्रस्ताव दिनांक 20 मार्च 2017 में, बताया है कि इसने चालू परियोजना एवं भविष्य परियोजनाओं के लिए तकनीकी जानकारी उपलब्ध करवाने के लिए डीपी वर्ल्ड एफजेडई (डीपीडब्ल्यूएफ) के साथ नया करार किया था। चालू परियोजना के लिए टीएसएफ 17 दिसम्बर 2017 से देय अ.डा. 1,75,000 प्रतिवर्ष है। इस संबंध में, वीसीटीपीएल निम्नलिखित प्रस्तुत करें:	
	(i). डीपीडब्ल्यूएफ और वीसीटीपीएल के बीच हुए उक्त करार	(i). डीपीडब्ल्यूएफ और वीसीटीपीएल के बीच हुए उक्त करार की

	की प्रति। करार की वैधता अवधि भी बतायें।	प्रति अनुबंध-8 में दी गई है। करार वीसीटीपीएल की सम्पूर्ण परियोजना अवधि तक वैध रहेगा।
	<p>(ii). यह देखा गया है कि नये उपस्कर के लिए डीपीडब्ल्यूएफ के साथ वीसीटीपीएल द्वारा 10 मार्च 2011 को किया गया मौजूदा दूसरा करार पांच वर्षों की अवधि के लिए था और मार्च 2016 तक वैध था।</p> <p>अब, वीसीटीपीएल ने बताया है कि उसने 17 दिसम्बर 2014 से डीपी वर्ल्ड के साथ दूसरा नया करार किया था जब पुराना टीएसएफ करार पहले से प्रचलन में है। वीसीटीपीएल दूसरे करार जिसकी वैधता मार्च 2016 तक है जोकि आंशिक रूप से दोहराया जाना है, संविदा अवधि के लिए डीपीडब्ल्यू एफ के साथ वीसीटीपीएल द्वारा किये गए दूसरे टीएसएफ करार के कारण बतायें। इस स्थिति के आलोक में डीपी वर्ल्ड के साथ दूसरे और तीसरे करार के मामले में वीसीटीपीएल द्वारा दावाकृत टीएसएफ स्वीकृत करने हेतु कारणों का औचित्य बताये कि तैनाती के लिए प्रस्तावित नये 2 आरएमक्यूसी और 4 आरटीजीसी पिछले प्रशुल्क चक्र में वीसीटीपीएल द्वारा तैनात नहीं किए गए थे।</p>	<p>(ii). नया करार मौजूदा परियोजना एवं नई विस्तार परियोजना के प्रबंधन तथा परिचालन के लिए किया गया था। नये करार पर हस्ताक्षर करने के अनुसरण में, दूसरा करार 30 नवम्बर 2015 को समाप्त हो गया था जैसाकि अंतिम रूप दिया गया है और नये करार में बताया गया है।</p>
	<p>(iii). डीपीडब्ल्यूएफ के साथ इस मार्च 2011 टीएसएफ करार तथा दिसम्बर 2014 के मामले में आयकर प्रयोजन के लिए लागत की मद के रूप में टीएसएफ की अनुमति प्रदान करते हुए प्रासंगिक आयकर निर्धारण आदेशों की प्रतियां भेजें।</p>	<p>(iii). वित्तीय वर्ष 2012-13 के लिए टैक्स के परिकलन के साथ (मुनाफा बुक रूप में साक्ष्य) आयकर निर्धारण आदेश अनुबंध-5 और अनुबंध-5क में दिये गए हैं और 2013-14 अनुबंध-6 एवं अनुबंध-6क में दिये गए हैं। वित्तीय वर्ष 2014-15 से 2015-16 के लिए आयकर निर्धारण आदेश अभी प्राप्त होने हैं। जैसाकि यह देखा जा सकता है कि कम्पनी द्वारा यथा-परिकलित मुनाफा बुक आईटी निर्धारण में सुविचारित किया गया है और इसलिए टीएसएफ की लागत व्यय के रूप में स्वीकृत की गई है।</p> <p>चूंकि तीसरा करार वित्तीय वर्ष 2014-15 के अधीन आता है और निर्धारण आदेश अभी प्राप्त होना है, इसलिए हम आने वाले समय में भेज देंगे।</p>
	<p>(iv). नये करार से आने वाले टीएसएफ के वास्तविक भुगतान का समर्थन करने के लिए दस्तावेजी साक्ष्य भेजें।</p>	<p>(iv). वास्तविक भुगतान के समर्थन में दस्तावेजी ब्योरे अनुबंध-7, 7ए से 7वी के अधीन दिये गए हैं।</p>
	<p>(v). डीपीडब्ल्यूएफ के साथ संव्यवहार के आर्म्स लैथ रिलेशनशिप को प्रमाणित करते हुए इसके चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा जारी प्रमाणपत्र भी प्रस्तुत करें।</p>	<p>(v). आयकर अधिनियम, 1961 की धारा 92ई के अधीन प्रपत्र 3सीईबी द्वारा प्रासंगिक लेखापरीक्षक के प्रमाणपत्र वित्तीय वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए अनुबंध-9 और 9क में दिये गए हैं। वित्तीय वर्ष 2016-17 के लिए, वित्तीयों पर अभी हस्ताक्षर/दाखिल किए जाने हैं।</p> <p>चूंकि पहला करार एवं दूसरा करार आयकर प्राधिकारियों द्वारा प्रासंगिक वित्तीय वर्षों में व्यय की मद के रूप में स्वीकृत किया गया है, इसलिए तीसरा करार भी व्यय रूप में स्वीकृत किया जाएगा।</p>
	<p>(vi). तकनीकी सेवा उपलब्ध करवाने के लिए डीपीडब्ल्यूएफ के साथ नये करार द्वारा आच्छादित चालू परियोजनाओं और नई परियोजनाओं को सूचीबद्ध करें।</p>	<p>(vi). सूचनाओं की सूची करार की अनुसूची-2 के अधीन सेवा के दायरे में सूचीबद्ध की गई है।</p>
(v).	<p>(क) वर्ष 2014-15 से 2016-17 के प्रत्येक वर्ष के लिए वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित एफएमआई और उस लागत विवरण में सुविचारित का मिलान करें।</p>	<p>ब्योरे अनुबंध-10 में दिये गये हैं।</p>
	<p>(ख) वर्ष 2015-16 के वार्षिक लेखे रु. 3,38,135 की अचल परिसंपत्तियों की बिक्री से लाभ बताता है। पुष्टि करें कि लागत विवरण में इस मद पर विचार किया गया है।</p>	<p>हम पुष्टि करते हैं, रु. 3,38,135 की अचल परिसंपत्तियों की बिक्री पर लाभ एफएमआई के अधीन लागत विवरण में सुविचारित किया गया है। अनुबंध-10 देखें।</p>

	(ग) क्रेडिट बेलेंस वापसी के लिए वर्ष 2014-15 में रु. 6.82 लाख, द्रव्य तथा नुकसानों के लिए वर्ष 2015-16 में रु. 10.13 लाख की राशि बताई गई है। इन मदों की प्रकृति और लागत विवरण में उनका संव्यवहार स्पष्ट करें।	क्रेडिट बेलेंस वापसी के लिए वर्ष 2014-15 में रु. 6.82 लाख को लागत विवरण में एफएमआई के अधीन शामिल किया गया है। अनुबंध-10 देखें। द्रव्यीकृत नुकसानों के लिए वर्ष 2015-16 में रु. 10.13 लाख को लागत विवरण से अलग किया गया है क्योंकि यह कंटेनर प्रहस्तन परिचालनों से नियमित आय नहीं है।
(vi).	वर्ष 2014-15 तथा 2015-16 के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे वर्ष 2014-15 में रु. 380.08 लाख और वर्ष 2015-16 में रु. 406.70 लाख के निवल विदेशी मुद्रा विनिमय नुकसान के बारे में बताता है। इस संबंध में, वीसीटीपीएल निम्नलिखित प्रस्तुत करें:-	
	(क) वार्षिक रिपोर्ट में प्रतिवेदित वास्तविक विदेशी मुद्रा लाभ/घाटा का विस्तृत ब्रेकअप।	ब्योरे अनुबंध-11 में दिये गये हैं।
	(ख) वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित विनिमय हानि/लाभ की प्रकृति।	
	(ग) जैसाकि प्रशुल्क आदेश मार्च 2015 एवं समीक्षा आवेदन आदेश सं. टीएमपी/31/2015-वीसीटीपीएल दिनांक 30 मार्च 2016 में कहा गया है, ऋण/परिसंपत्तियों/व्ययों के पुनर्विवरण के लेखा पर होने वाले विदेशी मुद्रा लाभ या हानि प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के समय सुविचारित नहीं किये गये हैं। इसके अलावा, वास्तविक लेनदेन के लेखा पर और वास्तविक भुगतान से होने वाला विदेशी मुद्रास लाभ/हानि को प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया के प्रयोजन के लिए लागत विवरण में लिया गया है। वीसीटीपीएल पूर्व प्रशुल्क आदेश में प्राधिकरण के निर्णय के अनुसार लागत विवरण में सुविचारित विदेशी मुद्रा लाभ/हानि के ब्योरे प्रस्तुत करें।	जैसाकि प्रशुल्क आदेश मार्च 2015 एवं समीक्षा आवेदन आदेश सं. टीएमपी/31/2015-वीसीटीपीएल दिनांक 30 मार्च 2016 में कहा गया है, ऋण/परिसंपत्तियों/व्ययों के पुनर्विवरण के लेखा पर होने वाले विदेशी मुद्रा लाभ या हानि लागत विवरण में सुविचारित नहीं किये गये थे। विदेशी मुद्रा ऋण का वास्तविक भुगतान 2014-15 और 2016-17 में किया गया है। वास्तविक भुगतान के समय प्रोद्भूत विदेशी मुद्रा हानि के ब्योरे अनुबंध-11क में दिये गये हैं। भुगतान ब्रेकअप के साथ बैंक भुगतान सलाह अनुबंध-11 बी से 11 जे के अधीन दिया गया है।
(vii).	वार्षिक लेखों में प्रदर्शित परिचालन व्ययों में वर्ष 2014-15 के दौरान ऋण प्रक्रिया प्रभारों के लिए रु. 23. लाख शामिल हैं। वीसीटीपीएल पुष्टि करें कि इस व्यय को लागत विवरण में सुविचारित नहीं किया गया है।	वर्ष 2014-15 के दौरान ऋण प्रक्रिया प्रभारों संबंधी रु. 239.99 लाख को वित्तीय व्ययों के अधीन वर्गीकृत किया गया है और लागत विवरण से अलग रखा गया है। प्रपत्र - टीएमपी प्रारूप ख में वार्षिक लेखों के साथ 3क के मिलान विवरण देखें, वित्त व्यय अलग से दर्शाये गये हैं।
(viii).	वर्ष 2014-15 से 2016-17 के दौरान वीसीटीपीएल द्वारा अनुमत अधिसूचित अधिकतम प्रशुल्क पर रियायत और छूटें, यदि कोई हों, वर्षवार और वर्गवार प्रस्तुत करें। यह सूचना केवल रिकॉर्डों तथा संदर्भ के लिए मांगी गई है।	वर्षवार आंकड़े अनुबंध-12 में लगाये गये हैं। तथापि, हम माननीय प्राधिकरण से अनुरोध करते हैं कि इन आंकड़ों की गोपनीयता को बनाये रखें।
(ix).	लागत विवरण में सुविचारित वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए मूल्यहास क्रमशः 1694.58 लाख और रु. 1969.22 लाख सुविचारित किया गया है। जबकि, उक्त वर्षों के लिए वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित मूल्यहास रु. 1373.35 लाख और रु. 1382.84 लाख है। वीसीटीपीएल ने अपने प्रस्ताव के पृष्ठ 47 में, कहा है कि पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार परियोजना अवधि में अपफ्रंट शुल्क तथा पट्टा प्रीमियम के प्रभाजन के लिए उपयुक्त समायोजन किया गया है। लागत विवरण में सुविचारित मूल्यहास आंकड़े इस समायोजन के लेखा पर अनुमानतः वार्षिक लेखों से भिन्न हैं। वर्ष 2014-15 से 2016-17 के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित मूल्यहास आंकड़ों में किये गए समायोजनों की विस्तृत गणना प्रस्तुत करें।	लागत विवरण में सुविचारित मूल्यहास आंकड़े पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार परियोजना अवधि में अपफ्रंट शुल्क और पट्टा प्रीमियम के प्रभाजन के लिए किये गए समायोजनों के लेखा पर वार्षिक लेखों से भिन्न हैं। वार्षिक लेखों और लागत विवरण के बीच विस्तृत मिलान अनुबंध-13 में लगाया गया है।
(x).	वीसीटीपीएल वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए दूसरे उच्चतम बोलीदाता की सीमा तक प्रपत्र 3ख में सुविचारित प्रति टीईयू रॉयल्टी की गणना और वर्ष 2017-18 से 2019-20 के अनुमान प्रस्तुत करें।	प्रपत्र 3ख में सुविचारित प्रति टीईयू रॉयल्टी की विस्तृत गणना अनुबंध-14 में प्रस्तुत की गई है।
(2).	यातायात	
(i).	वर्ष 2016-17 के लिए प्रहस्तित वास्तविक यातायात के साथ कंटेनर यातायात अनुमान अद्यतन करें। परिणामस्वरूप, वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए कंटेनर यातायात अनुमान की 2016-17 वास्तविक	2016-17 के लिए प्रहस्तित वास्तविक यातायात अद्यतन किया गया है। कंटेनर यातायात में अनुमानित पूर्वानुमानों का निकटवर्ती पत्तनों,

	यातायात के आधार पर समीक्षा करें और लागत विवरण में अद्यतन करें।	डॉलर मूल्य में मूल्यहास और आगामी वर्षों में संशोधित आर्थिक विकास में मूल्यहास पर विचार करते हुए पूर्वानुमान लगाया गया है। आगामी तीन वर्षों में औसतन करीब 3 से 4 प्रतिशत वृद्धि का अनुमान लगाया गया है।				
(ii).	वर्ष 2014-15 से 2016-17 में प्रहस्तित वास्तविक यातायात क्रमशः 2,48,163 टीईयू, 2,91,621 टीईयू और 3,59,561 टीईयू है जो तत्संबंधी पिछले वर्ष में प्रहस्तित वास्तविक यातायात पर वर्ष 2015-16 और 2016-17 में 17.51 प्रतिशत और 23.30 प्रतिशत की वृद्धि दर्शाता है। उपर्युक्त स्थिति के विपरीत, कंटेनर यातायात में अनुमानित वृद्धि पिछले वर्षों के यातायात अनुमानों पर वर्ष 2017-18 से 2019-20 में 2.62 प्रतिशत, 4.00 प्रतिशत और 4.17 प्रतिशत है। कुल मात्रा के 12 प्रतिशत के वर्तमान स्तर से कुल मात्रा के 6 प्रतिशत तक आईसीडी मात्राओं में कटौती और स्थानीय मात्रा में 75 प्रतिशत से 68 प्रतिशत की कटौती कॉनकॉर मल्टी मोडल लोजिस्टिक्स पार्कस के बारे में वीसीटीपीएल के अनुमानों पर पूरी तरह से आधारित है, जो अभी शुरू नहीं हुए हैं और वीसीटीपीएल की प्रोक्सिमिटी में आने वाली प्रतियोगिता के बारे में बताया है। 12 प्रतिशत से 25 प्रतिशत तक पोतांतरण मात्रा में अनुमानित वृद्धि वीसीटीपीएल के माध्यम से ट्रांसशिप कंटेनरों को शिपिंग लाइन्स द्वारा दर्शाई गई इच्छा को आरोप्य है। इन अनुमानों को दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा प्राथमिकतः वैधीकरण किया जाए। वीसीटीपीएल मार्च 2018 में तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित 2 आरएमक्यूसी तथा 4 आरटीजीसी पर विचार करते हुए तथा उपर्युक्त अवलोकन के मद्देनजर वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए यातायात अनुमानों और परियोजना उचित यातायात वृद्धि की समीक्षा पर विचार करें।	विशाखापत्तनम में और आसपास उपलब्ध यातायात पर विचार करते हुए वृद्धि दर परिकल्पित की गई है। डॉलर मूल्यहास ने निर्यातों को प्रभावित किया है और स्थिर करने में थोड़ा समय लगेगा। वीसीटीपीएल के पड़ोस में कंटेनर टर्मिनल आ रहे हैं एवं पूर्व तट में भारी क्षमता सृजित की जा रही है। पोत संबंधित प्रभार बहुत तेजी से बढ़े हैं और शिपिंग लाइनों को प्रभावित किया है। उच्च पोत संबंधित प्रभारों के कारण इस वित्तीय वर्ष में हम पहले ही सेवा खो चुके हैं। कॉनकॉर एमएमएलपी अब आंशिक रूप से प्रचालन में है और इस वित्तीय वर्ष में टर्मिनल में आईसीडी मात्रा में पहले ही कमी आ चुकी है क्योंकि ट्रेनों का प्रहस्तन कॉनकॉर एमएमएलपी पर स्वतः ही किया जाता है। कुछ और सेवाओं का प्रचालन शुरू होने की संभावना पर विचार करते हुए कुल मात्रा के 25 प्रतिशत की सीमा तक पोतांतरण से यातायात में वृद्धि का अनुमान लगाया गया है। इसलिए, सभी इन पैरामीटरों पर विचार करते हुए, वीसीटीपीएल ने 2017-18 में करीब 1 प्रतिशत और अगले दो वर्षों में करीब 4 प्रतिशत का अनुमान लगाया था। जैसाकि हमने हमारे प्रस्ताव में सूचित किया था, 2 नई आरएमक्यूसी और 4 आरटीजीसी की तैनाती के लिए कारण पोतों की तेजी से वापिसी के लिए पत्तन में आने वाले बड़े आकार के पोतों के प्रहस्तन के लिए है और बर्थ के प्रभावी उपयोग के लिए भी है। उन्नत अवसंरचना से उत्पादकता में वृद्धि होगी और इसलिए शिपिंग लाइनों को भारी पोत संबंधित लागत की बचत होगी। अतः, कुल लॉजिस्टिक लागत में समग्र कटौती होगी।				
(3).	आय अनुमानन					
(i).	पहले बताये गए कारणों से, वर्ष 2016-17 के लिए सभी आय अनुमान वास्तविक आंकड़ों से अद्यतन करें। परिणामस्वरूप, वर्ष 2017-18 से 2019-20 के अनुमान भी संशोधित करें, यदि पोत पूर्वानुमान यातायात अनुमानन की समीक्षा करने हेतु हमारे अवलोकन के आलोक में वीसीटीपीएल द्वारा संशोधन किया जाता है।	वित्तीय वर्ष 2016-17 के लिए वास्तविक आंकड़ों को अद्यतन किया गया है और तदनुसार आय आंकड़े अनुवर्ती वर्षों के लिए अनुमानित किये गये हैं।				
(ii).	वीसीटीपीएल ने बताया है कि अन्य आय में जलयान, भारतोलन, सर्वेक्षण आदि से कचरा हटाने से आय शामिल है और रु. 75 लाख प्रतिवर्ष का अनुमान लगाया गया है। यह प्रपत्र 2ख में आय पूर्वानुमान में सुविचारित आंकड़ों से मेल नहीं खाता है।	आय में जलयान, भारतोलन, सर्वेक्षण आदि से कचरा हटाये जाने से होने वाली आय शामिल है और रु. 75 लाख प्रतिवर्ष का अनुमान लगाया गया है। इसे प्रपत्र 2ख (viii) के अधीन अन्य आय में शामिल किया गया है।				
(iii).	नौ महीनों के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर 2016-17 में रु. 2295.27 लाख से अन्य आय में कटौती का प्रस्ताव करने और वर्ष 2017-18 से 2019-20 में क्रमशः रु. 1868.35 लाख, रु. 1896.72 लाख और रु. 1973.39 लाख तक तीन माह अनुमान स्पष्ट करें। एक्सेल गणना से, यह देखा गया है कि सीधे लदाई प्रभारों, लिफ्ट ऑन/ऑफ, शिफ्टिंग प्रभारों, परिवहन – आरवाई और शट आउट प्रभारों, यातायात में 4 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव करने के बावजूद, से आय में अचानक कटौती की गई है। इसलिए, प्रत्येक मद के लिए कारण बतायें।	कुछ मामलों में गिरावट होने के कारण नीचे दिये गये हैं: <table><tr><td>अन्य आय:</td><td>अभ्युक्तियां</td></tr><tr><td>भंडारण</td><td>भंडारण राजस्व विभाग में अब उपलब्ध अधिक सीएफएस के कारण कम हो रहा है। खाली कंटेनरों को भी मामूली प्रशुल्क पर लम्बी अवधि के लिए</td></tr></table>	अन्य आय:	अभ्युक्तियां	भंडारण	भंडारण राजस्व विभाग में अब उपलब्ध अधिक सीएफएस के कारण कम हो रहा है। खाली कंटेनरों को भी मामूली प्रशुल्क पर लम्बी अवधि के लिए
अन्य आय:	अभ्युक्तियां					
भंडारण	भंडारण राजस्व विभाग में अब उपलब्ध अधिक सीएफएस के कारण कम हो रहा है। खाली कंटेनरों को भी मामूली प्रशुल्क पर लम्बी अवधि के लिए					

		रुकने हेतु सीएफएस में अनुमति दी गई है।
	सीधे लदाई प्रभार	बेहतर अवसंरचनाओं जैसे ट्रेलरों की उपलब्धता के साथ थोड़ा कम, सीएफएस द्वारा बेहतर योजना तैयार करने से सीधे लदाई घटनाओं में कमी आएगी।
	लिफ्ट ऑन/ऑफ	2016-17, कंटेनर मात्रा परिचालन और सर्वेक्षण किया जा रहा था जोकि कुछ ग्राहकों की विशिष्ट अपेक्षाएं थीं। एक कंटेनर एक ट्रेलर लाने के लिए आरटीए विनियमों के कारण इसमें कटौती नहीं की जा रही है और इसलिए, लिफ्ट ऑन/ऑफ के लिए टर्मिनल में अतिरिक्त परिचालन नहीं है। सर्वेक्षण आय भी कम होगी चूंकि रेलबद्ध कंटेनर अब एमएमएलपी-कॉनकॉर में समाप्त किए जा रहे हैं।
	प्रशीतन ट्रिप-पूर्व निरीक्षण और चालन जांच	विजाग में अधिकांश सीएफएस पीटीआई/आरटी द्वारा चलाई जा रही हैं। सेवाएं आयात खाली प्रशीतनों के लिए की गई हैं और चूंकि सीएफएस बहुत कम दर पर लम्बी अवधि के लिए ऐसे कंटेनरों का भंडारण ऑफर करते रहे हैं, आरटी/पीटीआई सेवाएं स्वतः ही की जाती हैं।
	स्थानांतरण प्रभार	स्थानांतरण तब होता है जब सीएफएस नामांकन प्रभारों का पीओडी बदलाव होता है। यह मेन लाइन पोतों की उपलब्धता, विजाग में सीएफएस द्वारा बेहतर योजना के कारण कम हो रहा है।
	शटआउट प्रभार	यह आय सीएफएस से बेहतर योजना के कारण कम हो जाएगी, शट आउटों के अवसर कम होंगे।
	परिवहन - आरवाई	रेलबद्ध कंटेनर एमएमएलपी-कॉनकॉर में समाप्त किये जा रहे हैं और इसलिए अतिरिक्त रेल प्रहस्तन प्रभार कम हो जाएंगे।
(iv).	एनसीवी से अर्जित बताई गई वास्तविक आय वर्ष 2014-15 में रु. 15.69 लाख है और वर्ष 2015-16 में कोई आय अर्जित नहीं हुई थी। वर्ष 2016-17 में इस मद से वीसीटीपीएल द्वारा अर्जित आय को लागत विवरण में अद्यतन करें। पूर्व में इस प्रशुल्क से अर्जित आय के आलोक में वर्ष 2017-18 से 2019-20 में शून्य एनसीवी प्रस्तावित करने के कारण स्पष्ट करें। यदि वीसीटीपीएल एनसीवी से आय की परिकल्पना नहीं करता है, तो प्रस्तावित एसओआर में एनसीवी से प्रशुल्क निर्धारित करना जारी रखने की प्रासंगिकता स्पष्ट करें।	2015-16 और 2016-17 के दौरान एनसीवी से अर्जित कोई आय नहीं है क्योंकि टर्मिनल पर कोई पोत नहीं आया था। अगले तीन वर्षों में किसी आय का अनुमान नहीं लगाया गया है क्योंकि इसका अनुमान नहीं लगाया जा सकता। ये टर्मिनल की नियमित गतिविधि नहीं हैं। बर्थ जैसे और तब उपलब्ध करवाया जाता है जब वीपीटी को जरूरत होती है (लाइसेंस करार के अनुसार) और ट्रेड एनसीवी बर्थ करने के लिए आवश्यकता महसूस करता है बशर्ते वीसीटी बर्थ उस समय मुक्त हों। तथापि, यह जरूरत मौजूदा स्तर पर दरमान में जारी रहने की जरूरत है, क्योंकि यदि वीपीटी वीसीटीपीएल में कोई बल्क पोत बर्थ करना चाहता है, हम उपलब्ध करवाई गई सुविधाओं के लिए ट्रेड से वसूल करने में समर्थ होंगे। चूंकि एनसीवी प्रशुल्क में वृद्धि का कोई प्रस्ताव नहीं है, हम प्राधिकरणों से एसओआर में जारी रखने का अनुरोध करते हैं।
(v).	पुष्टि करें कि वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए अनुमानित आय वीसीटीपीएल के मौजूदा दरमानों में निर्धारित दरों पर आधारित हैं। पुष्टि करें कि बीओटी परिचालकों को लचीलापन उपलब्धता के कारण वर्ष 2014-15 से 2016-17 में वीसीटीपीएल द्वारा स्वीकृत आय अनुमान प्रशुल्क कटौती/रियायत, यदि कोई हो, को नहीं लेते हैं।	हम पुष्टि करते हैं कि वर्ष 2017-18 से 2019-20 के आय अनुमान एसओआर के अनुसार निर्धारित दर पर आधारित हैं और किन्हीं छूटों को नहीं लेते हैं। संशोधित लागत विवरण में 'राजस्व अनुमानन पत्र' को इस संबंध में लिया जाए।
(vi).	वर्ष 2017-18 से 2019-20 के राजस्व अनुमानों से यह देखा गया है कि वीसीटीपीएल द्वारा सुविचारित निम्नलिखित कुछ मदों के लिए प्रशुल्क समीक्षा आदेश दिनांक 30 मार्च 2016 में प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित वीसीटीपीएल के मौजूदा दरमान में निर्धारित दरों के अनुसार नहीं है:	प्रशीतन प्रभार 20' कंटेनरों के लिए रु. 245 और 40' कंटेनरों के लिए रु. 368 पूर्वानुमानित किये गये हैं। एसओआर के अनुसार भारतोलन प्रभार रु. 132 प्रति ट्रेलर है। चूंकि खाली ट्रेलर और कंटेनर के साथ ट्रेलर दोनों के भारतोलन टर्मिनल में तोले जाते हैं, इसलिए प्रशुल्क और आय ₹132 x 2 प्रति ट्रेलर की दर से ली

	<table><tr><td>दरमान में अनुसूची</td><td>प्रशुल्क मद</td><td>राजस्व अनुमानन के लिए वीसीटीपीएल द्वारा सुविचारित दर</td><td>समीक्षा आदेश सं. टीएएमपी/31/2015 – वीसीटीपीएल दिनांक 30 मार्च 2016 में प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान के अनुसार दर</td></tr><tr><td>1.7, क्र. सं. (ग)</td><td>प्रशीतन प्रभार</td><td>20' पूर्ण . ₹246 40' पूर्ण. ₹369</td><td>20' पूर्ण . ₹245 40' पूर्ण . ₹368</td></tr><tr><td>1.9. क्र. सं.13</td><td>भारतोलन प्रभार</td><td>₹264</td><td>₹132</td></tr></table>	दरमान में अनुसूची	प्रशुल्क मद	राजस्व अनुमानन के लिए वीसीटीपीएल द्वारा सुविचारित दर	समीक्षा आदेश सं. टीएएमपी/31/2015 – वीसीटीपीएल दिनांक 30 मार्च 2016 में प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान के अनुसार दर	1.7, क्र. सं. (ग)	प्रशीतन प्रभार	20' पूर्ण . ₹246 40' पूर्ण. ₹369	20' पूर्ण . ₹245 40' पूर्ण . ₹368	1.9. क्र. सं.13	भारतोलन प्रभार	₹264	₹132	गई है।											
दरमान में अनुसूची	प्रशुल्क मद	राजस्व अनुमानन के लिए वीसीटीपीएल द्वारा सुविचारित दर	समीक्षा आदेश सं. टीएएमपी/31/2015 – वीसीटीपीएल दिनांक 30 मार्च 2016 में प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान के अनुसार दर																						
1.7, क्र. सं. (ग)	प्रशीतन प्रभार	20' पूर्ण . ₹246 40' पूर्ण. ₹369	20' पूर्ण . ₹245 40' पूर्ण . ₹368																						
1.9. क्र. सं.13	भारतोलन प्रभार	₹264	₹132																						
	वीसीटीपीएल से अनुरोध है कि उपर्युक्त अवलोकन के आलोक में राजस्व अनुमान संशोधित करें।																								
(4).	परिचालन लागत																								
(i).	<p>2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 के अनुसार, व्यय अनुमान भारत सरकार द्वारा घोषित सभी वस्तुओं हेतु थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के मौजूदा संचलन के मामले में कीमत उतार-चढ़ाव हेतु समायोजित यातायात के अनुसार होना चाहिए। प्राधिकरण द्वारा निर्णीत वर्ष 2017-18 में निर्णय किये जाने वाले प्रशुल्क मामलों हेतु सभी घटकों के लिए डब्ल्यूपीआई 2 प्रतिशत है जिसके बारे में हमारे पत्र सं. टीएएमपी/27/2005-विविध दिनांक 26 मई 2017 द्वारा वीसीटीपीएल सहित सभी महापत्तन न्यासों एवं बीओटी परिचालकों को सूचित किया गया था। इसलिए, लागत अनुमानन में वीसीटीपीएल द्वारा सुविचारित वार्षिक वृद्धि को तदनुसार संशोधित करें।</p>																								
	<table><tr><td rowspan="2">श्रेणी</td><td rowspan="2">वर्तमान दर प्रतिदिन</td><td>संशोधित दर प्रतिदिन</td><td>वृद्धि</td></tr><tr><td>01.04.2017 से</td><td>%</td></tr><tr><td>अकुशल</td><td>312</td><td>448</td><td>44%</td></tr><tr><td>अर्ध-कुशल</td><td>353</td><td>506</td><td>43%</td></tr><tr><td>कुशल</td><td>414</td><td>593</td><td>43%</td></tr><tr><td>अधिक कुशल</td><td>456</td><td>653</td><td>43%</td></tr></table> <p>अनुभव और प्रशिक्षित कार्मिक को बनाये रखने के लिए कम से कम 10 प्रतिशत-12 प्रतिशत वर्ष दर वर्ष द्वारा कर्मचारियों के वेतन लागत में वृद्धि करनी होती है। अप्रैल 2016 से अप्रैल 2017 तक वर्ष दर वर्ष ईंधन लागत में 18 प्रतिशत तक वृद्धि हुई है। बिजली लागत में 6-10 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि हुई है।</p> <p>इसलिए, डब्ल्यूपीआई के आधार पर 2 प्रतिशत मुद्रास्फीति की सीमा लगाते हुए व्यय पूर्वानुमानों को कृपया पुनः देखें। लागत विवरण में, विभिन्न लागतों में वास्तविक मुद्रास्फीति वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए व्ययों के अनुमानन के लिए लागू किया गया है और हम माननीय प्राधिकरण से इस पर विचार करने का अनुरोध करते हैं।</p>			श्रेणी	वर्तमान दर प्रतिदिन	संशोधित दर प्रतिदिन	वृद्धि	01.04.2017 से	%	अकुशल	312	448	44%	अर्ध-कुशल	353	506	43%	कुशल	414	593	43%	अधिक कुशल	456	653	43%
श्रेणी	वर्तमान दर प्रतिदिन	संशोधित दर प्रतिदिन	वृद्धि																						
		01.04.2017 से	%																						
अकुशल	312	448	44%																						
अर्ध-कुशल	353	506	43%																						
कुशल	414	593	43%																						
अधिक कुशल	456	653	43%																						

(ii).	परिचालन प्रत्यक्ष लेबर और अनुरक्षण लेबर:																										
	<p>(क). परिचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर की संख्या में 26 प्रतिशत तक वृद्धि होने का अनुमान है अर्थात् 2016-17 में 85 सं. से वर्ष 2017-18 से 2019-20 के प्रत्येक वर्ष में 107 सं. है। अनुरक्षण लेबर की संख्या में भी 71 सं. से 28 प्रतिशत तक वृद्धि किए जाने का अनुमान लगाया गया है। स्टाफ में प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य बतायें जब यातायात में अनुमानित वृद्धि लगभग 4 प्रतिशत का रुझान दर्शाता है और यह भी स्वीकार करते हुए कि लेबर तैनाती सीधे यातायात से भिन्न नहीं हो सकती।</p>	<p>हम उद्योग मानक के अनुसार न्यूनतम स्टाफ संख्या आवश्यकता से कम पर परिचालन कर रहे हैं। परिचालन विभाग स्टाफ आवश्यकता वर्तमान स्तर पर 101 है जबकि, यह वास्तव में 85 है। अनुरक्षण स्टाफ के मामले में 81 है, परन्तु यह वास्तव में 71 है।</p> <p>परिचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर की संख्या में वृद्धिकेवल क्रेन परिचालक तथा अनुरक्षण इंजीनियरों के लिए अनुमानित की गई है, चूंकि वीसीटीपीएल के पास मार्च 2018 तक 2 नई आरएमक्यूसी और 4 आरटीजीसी होंगी। परिचालकों को क्रेनों के शुरू होने से कम से कम 6 महीने पहले नियुक्ति किए जाने की जरूरत होगी। इसलिए, पर्याप्त प्रशिक्षण एवं सुरक्षा समावेशन उपलब्ध करवाने के लिए सितम्बर 2017 से अतिरिक्त 8 क्यूसी परिचालकों, 14 आरटीजीसी परिचालकों और 20 अनुरक्षण इंजीनियरों का अनुमान लगाया गया है।</p>																									
	<p>(ख) प्रत्यक्ष कर्मचारी की औसत लागत पिछले वर्षों के अनुमानों पर 2017-18 में 3.55 प्रतिशत, 2018-1 में 24 प्रशित और 201-20 में 9.9 प्रतिशत की वृद्धि की गई है। अनुरक्षण लेबर की औसत लागत पिछले वर्षों के अनुमानों पर वर्ष 2018-19 और 2019-20 में 5.6 प्रतिशत और 10 प्रतिशत तक वृद्धि किये जाने का अनुमान है। इकाई लागत में वार्षिक वृद्धि वर्ष 2017-18 में निर्णीत किये जाने वाले प्रशुल्क मामलों के लिए 2 प्रतिशत स्वीकार्य स्तर पर संशोधित किये जाए।</p>	<p>प्रशुल्क चक्र के पिछले तीन वर्षों के दौरान वास्तविक वेतन लागत में वृद्धि हुई है और यह 15 से 20 प्रतिशत वार्षिक के बीच है। उद्योग मानकों के अनुसार वृद्धियों के कारण वेतन में 10 प्रतिशत से 12 प्रतिशत की वृद्धि होगी। चूंकि विजाग के नजदीक निकट भविष्य में कई पत्तन परियोजनाएं चालू होने वाली हैं, इसलिए वीसीटीपीएल को उत्पादकता तथा सुरक्षा मानक अर्जित करने के लिए वीसीटीपीएल को अपने प्रशिक्षित कामगार रखने होंगे। इसलिए न्यूनतम 10 प्रतिशत की प्रस्तावित वार्षिक वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है। 2 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई की दर से लागत को ध्यान में रखते हुए, हम प्रशिक्षित कामगारों को रोकने में असमर्थ होंगे जिससे टर्मिनल की कार्यप्रणाली दुष्प्रभावित होगी।</p>																									
(iii).	उपस्कर चालन लागत:																										
	<p>(क) बिजली लागत:</p>																										
	<p>(i). वर्ष 2017-18 से 201-20 के लिए 17.3 इकाईयां प्रति टीईयू पर अनुमानित बिजली के उपभोग का औचित्य बताये जोकि 2008 दिशानिर्देशों (हालांकि ये दिशानिर्देश वीसीटीपीएल पर लागू नहीं हैं) में 8 इकाईयां प्रति टीईयू के बिजली उपभोग मानदंड की तुलना में बहुत अधिक पाया गया था। यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि महापत्तन न्यासों में परिचालन कर रहे अन्य कंटेनर टर्मिनलों में, बिजली उपभोग 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित उपभोग मानदंड के भीतर होना पाया गया है।</p>	<p>(i). 2008 दिशानिर्देशों में 8 इकाईयां प्रति टीईयू का बिजली उपभोग मानदंड केवल आरएमक्यूसी बिजली उपभोग से संबंधित है।</p> <p>वीसीटी में, आरएमक्यूसी बिजली उपभोग 6.22 इकाईयां प्रति टीईयू है जोकि निर्धारित मानदंड से बहुत कम है, जैसाकि निम्नलिखित तालिका से देखा जा सकता है:</p> <table><tr><th>क्षेत्र</th><th>2016-17</th><th>2017-18</th><th>2018-19</th><th>2019-20</th></tr><tr><td>आरएमक्यूसी</td><td>6.22</td><td>6.22</td><td>6.22</td><td>6.22</td></tr><tr><td>प्रशीतन</td><td>7.92</td><td>7.92</td><td>7.68</td><td>7.45</td></tr><tr><td>अन्य क्षेत्र</td><td>2.66</td><td>3.04</td><td>3.36</td><td>3.72</td></tr><tr><td>समग्र</td><td>16.80</td><td>17.18</td><td>17.27</td><td>17.40</td></tr></table> <p>अतः, वीसीटीपीएल में बिजली उपभोग 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित उपभोग मानदंड के भीतर है।</p>	क्षेत्र	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	आरएमक्यूसी	6.22	6.22	6.22	6.22	प्रशीतन	7.92	7.92	7.68	7.45	अन्य क्षेत्र	2.66	3.04	3.36	3.72	समग्र	16.80	17.18	17.27	17.40
क्षेत्र	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20																							
आरएमक्यूसी	6.22	6.22	6.22	6.22																							
प्रशीतन	7.92	7.92	7.68	7.45																							
अन्य क्षेत्र	2.66	3.04	3.36	3.72																							
समग्र	16.80	17.18	17.27	17.40																							
	<p>(ii). वर्ष 2017-18 के लिए सुविचारित रु. 8.70 की दर से बिजली की इकाई दर का औचित्य देने के लिए पिछले तीन महीनों के बिजली बिल की प्रति भेजें।</p>	<p>(ii). पिछले 4 महीनों के बिजली बिल अनुबंध-16, 17, 18 और 19 में दिये गये हैं।</p> <table><tr><th>माह</th><th>इकाईयां</th><th>रु. लाखों</th><th>लागत प्रति</th><th>% वृद्धि</th></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	माह	इकाईयां	रु. लाखों	लागत प्रति	% वृद्धि																				
माह	इकाईयां	रु. लाखों	लागत प्रति	% वृद्धि																							

	<table><tr><td></td><td></td><td>में</td><td>इकाई</td><td></td></tr><tr><td>मार्च-2017</td><td>525600</td><td>41.59</td><td>7.91</td><td></td></tr><tr><td>अप्रैल-2017</td><td>541920</td><td>45.97</td><td>8.48</td><td>7%</td></tr><tr><td>मई-2017</td><td>584640</td><td>48.73</td><td>8.34</td><td>5%</td></tr><tr><td>जून-2017</td><td>607200</td><td>51.01</td><td>8.40</td><td>6%</td></tr></table> <p>नए उपस्कर की तैनाती और प्रशीतन थ्रुपुट में वृद्धि के कारण अधिकतम मांग (अचल घटक) में तदनुरूपी वृद्धि के कारण बिलिंग में वृद्धि को लेखा में लेते हुए बिजली लागत में 10 प्रतिशत तक वर्ष दर वर्ष वृद्धि की गई है।</p>			में	इकाई		मार्च-2017	525600	41.59	7.91		अप्रैल-2017	541920	45.97	8.48	7%	मई-2017	584640	48.73	8.34	5%	जून-2017	607200	51.01	8.40	6%
		में	इकाई																							
मार्च-2017	525600	41.59	7.91																							
अप्रैल-2017	541920	45.97	8.48	7%																						
मई-2017	584640	48.73	8.34	5%																						
जून-2017	607200	51.01	8.40	6%																						
पपपद्ध पिछले वर्षों के अनुमानों में वर्ष 2018-19 और 2019-20 में बिजली की इकाई लागत में 10 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि की गई है। जैसाकि पहले बताया गया है, वार्षिक वृद्धि स्वीकार्य वार्षिक वृद्धि के अनुसार संशोधित करें।	<p>(iii). अधिकतम मांग (एमडी) में तदनुरूपी वृद्धि के कारण बिलिंग में वृद्धि को लेखा में लेते हुए वार्षिक वृद्धि 10 प्रतिशत रखी गई है, निश्चित घटक, नये उपस्कर की तैनाती की वजह से, प्रशीतनों में वृद्धि होती है।</p> <p>एमडी में वृद्धि और एमडी की लागत को निम्नलिखित तालिका में देखा जा सकता है:</p> <table><tr><td>विवरण</td><td>2014-15</td><td>2015-16</td><td>2016-17</td></tr><tr><td>एमडी केवीए</td><td>1300</td><td>1300</td><td>1575</td></tr><tr><td>एमडी @ 80%</td><td>1040</td><td>1040</td><td>1260</td></tr><tr><td>लागत प्रति केवीए (₹)</td><td>350</td><td>371</td><td>386</td></tr></table> <p>चालू निश्चित लागत बढ़कर रु. 485 प्रति केवीए हो गया है। वर्धित प्रशीतनों तथा नए उपस्करों के कारण एमडी 2017-18 में बढ़कर 1800 केवीए हो जाएगा।</p>	विवरण	2014-15	2015-16	2016-17	एमडी केवीए	1300	1300	1575	एमडी @ 80%	1040	1040	1260	लागत प्रति केवीए (₹)	350	371	386									
विवरण	2014-15	2015-16	2016-17																							
एमडी केवीए	1300	1300	1575																							
एमडी @ 80%	1040	1040	1260																							
लागत प्रति केवीए (₹)	350	371	386																							
(ख). ईंधन लागत:																										
(i). वर्ष 2017-18 में वीसीटीपीएल द्वारा सुविचारित रु. 73.42/लिटर की इकाई लागत प्रमाणित करने के लिए पिछले तीन महीनों के ईंधन बिल की प्रति प्रस्तुत करें।	<p>(i). पिछले 4 महीनों का ईंधन बिल अनुबंध-20, 21, 22 एवं 23 में दिया गया है। ईंधन लागत पिछले 12 महीनों में कम-ज्यादा होती रही है। अप्रैल 2016 में ईंधन लागत (एचएसडी) रु. 51.51 (अनुबंध-20) प्रति लिटर थी और मार्च, 2017 में बढ़कर रु. 63.27 प्रति लिटर हो गई थी। निम्नलिखित तालिका दर्शाती है कि कैसे ईंधन लागत प्रत्येक माह कम-ज्यादा होती रही है:</p> <table><tr><td></td><td>माह</td><td>दर</td><td>वृद्धि</td><td>%</td></tr><tr><td>आधार वर्ष</td><td>अप्रै.-16</td><td>51.51</td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>मई-16</td><td>53.95</td><td>2.44</td><td>5%</td></tr><tr><td></td><td>जून-16</td><td>58.01</td><td>6.50</td><td>13%</td></tr><tr><td></td><td>जुला-16</td><td>58.91</td><td>7.40</td><td>14%</td></tr></table>		माह	दर	वृद्धि	%	आधार वर्ष	अप्रै.-16	51.51				मई-16	53.95	2.44	5%		जून-16	58.01	6.50	13%		जुला-16	58.91	7.40	14%
	माह	दर	वृद्धि	%																						
आधार वर्ष	अप्रै.-16	51.51																								
	मई-16	53.95	2.44	5%																						
	जून-16	58.01	6.50	13%																						
	जुला-16	58.91	7.40	14%																						

		अग.-16	56.21	4.70	9%
		सि.-16	56.62	5.11	10%
		अक्तू.-16	57.54	6.03	12%
		नव.-16	59.81	8.30	16%
		दिस.-16	59.35	7.84	15%
		जन.-17	63.27	11.76	23%
		फर.-17	63.32	11.81	23%
		मार्च-17	63.27	11.76	23%
		अप्रै.-17	61.03	9.52	18%
		मई-17	61.58	10.07	20%
		जून-17	60.23	8.72	17%
		18 प्रतिशत की वाईओवाई वृद्धि पर विचार करते हुए, ईंधन लागत लागत विवरण में 2017-18 से 201-20 के लिए तदनुसार अनुमानित की गई है।			
	(ii). मुद्रास्फीति पर आरोप्य पिछले वर्षों के अनुमानों पर वर्ष 2018-19 तथा 2019-20 के लिए ईंधन की इकाई दर में 18 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि को दस्तावेजी समर्थन द्वारा समर्थित करें।	(ii). तालिका और दस्तावेज उपर्युक्त (i) में यथा-स्पष्ट दिये गये हैं।			
(iv).	मरम्मत और अनुरक्षण लागत:-				
	(क) मरम्मत और अनुरक्षण लागत में 51.6 प्रतिशत की अचानक वृद्धि अर्थात् 2015-16 में रु. 479.03 लाख से वर्ष 2016-17 में रु. 726.22 लाख के कारण बतायें। वर्ष 2016-17 के लिए वीसीटीपीएल द्वारा प्रोद्भूत वास्तविक मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत से लागत विवरण अद्यतन करें। वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए अनुमानित मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत भी वर्ष 2016-17 में प्रोद्भूत वास्तविक मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत के संदर्भ में संशोधित करें।	आर एंड एम व्ययों में तेल और ल्यूबरिकेंट्स, भंडार एवं पुर्जे, उपभोज्य, वर्कशाप टूल्स और टायर एवं ट्यूबे और मरम्मत एवं अनुरक्षण। 2016-17 वास्तविक के लिए आर एंड एम लागत अद्यतन की गई है जोकि 2015-16 में रु. 479.03 लाख के मुकाबले रु. 496.89 लाख है। वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए अनुमानित मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत वास्तविकताओं के अनुसार 4 प्रतिशत मुद्रास्फीति पर विचार करते हुए तदनुसार संशोधित किया गया है।			
	(ख) अनुमानों से यह देखा गया है कि संयंत्र और मशीनरी पर मौजूदा मरम्मत और अनुरक्षण लागत में 5.25 प्रतिशत प्रतिवर्ष तक वृद्धि की गई है, मौजूदा सिविल परिसंपत्तियों और अन्य परिसंपत्तियों पर मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत में 10 प्रतिशत वार्षिक तक वृद्धि किए जाने का अनुमान है और उपभोज्य भंडारों, ल्यूबरिकेंट्स, आदि में प्राधिकरण द्वारा घोषित 2 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि के मुकाबले 5.25 प्रतिशत वार्षिक तक वृद्धि की गई है। वीसीटीपीएल स्वीकृतियोग्य वार्षिक वृद्धि कारक पर विचार करते हुए अनुमान संशोधित करे।	मौजूदा मरम्मत और अनुरक्षण लागत में 2015-16 व्ययों के मुकाबले 2016-17 में वास्तविक मुद्रास्फीति के अनुसार 4 प्रतिशत तक वृद्धि की गई है। इसके अलावा, सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित संवर्धनों पर, मरम्मत लागत अभियांत्रिक उपस्कर की पूंजी लागत पर 2 प्रतिशत और केपिटल सिविल लागत पर 1 प्रतिशत की दर से अनुमान लगाया गया है। पूर्वानुमानित समग्र मरम्मत और अनुरक्षण लागत निर्धारित मानदंडों के भीतर है।			
	(ग) पुष्टि करें कि पूर्व अवधि 2014-15 से 2016-17 के दौरान प्रोद्भूत एकमुश्त प्रमुख मरम्मत और अनुरक्षण लागत, यदि कोई हो, पूर्व अवधि एवं वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए इस लागत मद का अनुमान लगाने के समय सुविचारित नहीं किए गए हैं।	2017-18 से 201-20 के लिए लागत अनुमान 2016-17 के वास्तविक आंकड़ों पर आधारित हैं और इसमें कोई एकमुश्त प्रमुख मरम्मत और अनुरक्षण लागत नहीं हैं।			

(v).	उपस्कर किराया प्रभार:	
	<p>(क) वीसीटीपीएल द्वारा सुविचारित उपस्कर किराया प्रभारों के घटकों में से एक आंतरिक परिवहन से संबंधित सेवाएं हैं जिसे लदे हुए के लिए रु. 220 प्रति टीईयू और खाली कंटेनर के लिए रु. 143/टीईयू की दर से आउटसोर्स किया बताया गया है। वर्ष 2018-19 और 201-20 के लिए, इकाई दर में 10 प्रतिशत की दर से वार्षिक वृद्धि का वीसीटीपीएल द्वारा अनुमान लगाया गया है। इस संबंध में, वर्ष 2017-18 में इस लागत मद का अनुमान लगाने के लिए अंगीकृत इकाई दर और अनुवर्ती दो वर्षों के लिए 10 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि का औचित्य बताने के लिए वैध आउटसोर्सिंग अनुबंध की प्रतिलिपि भेजे। यह भी पुष्टि करें कि क्या नियुक्त किये गये प्रासंगिक सेवा प्रदाता प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया का अनुसरण कर रहे थे और ऐसे लेनदेन के लिए आर्म्स लैंथ रिलेशनशिप बनाये रखा गया है।</p>	<p>आंतरिक परिवहन के लिए आउटसोर्सिंग अनुबंध की प्रतिलिपि अनुबंध-24 और अनुबंध-24क में दी गई है। इस करार का जुलाई 2008 से नवीकरण किया जाना है।</p> <p>जुलाई 2014 में नया अनुबंध प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया के अनुसरण के बाद ही हस्ताक्षर किया गया था। रु. 310 प्रति 20' कंटेनर और रु. 340 प्रति 40' कंटेनर की पूर्व कीमत पर ठेकेदार के साथ दोबारा मोलभाव किया गया था। विभिन्न कंटेनर श्रेणियों के लिए पहले निर्धारित भिन्न-भिन्न दरों की बजाय जलयान से यार्ड तक कंटेनर आवागमन के लिए रु. 220 प्रति टीईयू और रेलवे यार्ड से रेल साइडिंग्स तक आवागमन के लिए रु. 220 प्रति टीईयू निर्धारित किया गया था जिसके परिणामस्वरूप परिचालन लागत में पर्याप्त कटौती हुई।</p> <p>इसके अलावा, 2015-16 की तीसरी तिमाही के दौरान, खाली कंटेनर आवागमन की लागत पर दोबारा मोलभाव किया गया था और कीमत में 35 प्रतिशत तक कटौती की गई थी परिणामस्वरूप परिचालन लागत में काफी कटौती हुई।</p> <p>मौजूदा अनुबंध 30 जून 2018 तक वैध है। चूंकि यह अनुबंध जुलाई 2018 से नवीकरण के लिए देय है, और परिवहन क्षेत्र में वर्तमान परिदृश्य के आधार पर, मौजूदा लागत पर 10 प्रतिशत की अनुमानित मुद्रास्फीति 2018-19 और 2019-20 के लिए लागू की गई थी।</p>
	<p>(ख) (i). उपस्कर किराया प्रभारों में दूसरा घटक रीच स्टेकरों के लिए किराया प्रभार है। वीसीटीपीएल ने बताया है कि रीच स्टेकरों के लिए किराया प्रभार क्रमशः रु. 6,95,000/- प्रति माह और लदे हुए तथा खाली कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए रु. 6,27,000/- प्रति माह की दर से अनुमानित किया गया है। वीसीटीपीएल अनुमानों को प्रमाणित करने के लिए रीच स्टेकर किराये पर लेने के लिए वैध अनुबंध की प्रतिलिपि भेजे। पुष्टि करें कि क्या विभिन्न उपस्कर किराये पर लेने के लिए नियुक्त प्रासंगिक सेवा प्रदाता प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया का अनुसरण करने के बाद है और ऐसे लेनदेन के लिए आर्म्स लैंथ रिलेशनशिप व्यवस्थित किया गया है।</p>	<p>(i). रीच स्टेकरों किराये पर लेने के लिए आउटसोर्सिंग अनुबंध की प्रतिलिपि अनुबंध-25 में दी गई है।</p> <p>वीसीटीपीएल भावी वेंडरों से प्रतिस्पर्धी बोली आमंत्रित करता है और तकनीकी एवं वित्तीय पैरामीटर दोनों पर विचार करते हुए अनुबंध प्रदान किया जाता है। ठेकेदार संबंधित पक्ष नहीं है और बाजार में प्रचलित कीमत के अनुसार अनुबंध कीमत बहुत अधिक प्रतिस्पर्धी है।</p>
	<p>(ii). वर्ष 2018-19 और 2019-20 के लिए सुविचारित 5.25 प्रतिशत वार्षिक की वार्षिक वृद्धि को भी वैध अनुबंध में प्रासंगिक खंड के साथ प्रमाणित करें।</p>	<p>(ii). अनुबंध सितम्बर 2018 में नवीकरण के लिए देय है, मौजूदा लागत में 10 प्रतिशत की पूर्वानुमानित मुद्रास्फीति इस क्षेत्र में प्रचलित बाजार के अनुसार 2018-19 और 2019-20 के लिए लागू की गई है।</p>
(vi).	पट्टा किराया:	
	<p>(क) जैसाकि पहले बताया गया है, वर्ष 2016-17 के लिए अनुमानित पट्टा किराया को उक्त वर्ष में वीपीटी को भुगतान वास्तविक पट्टा किराये से अद्यतन करें।</p> <p>(ख) वर्ष 2014-15 से 2015-16 के लिए वीसीटीपीएल के वार्षिक लेखे वीपीटी को भुगतान पट्टा किराये क्रमशः रु. 109.3 लाख और रु. 91.44 लाख बताया गया है। जबकि लागत विवरण में वीसीटीपीएल ने वर्ष 2014-15 के लिए रु. 94.09 लाख और वर्ष 2015-16 के लिए रु. 85.30 लाख की दर से पट्टा किराये पर विचार किया है। बेमेल का मिलान करें।</p>	<p>2016-17 के दौरान भुगतान किया गया वास्तविक पट्टा किराया संशोधित लागत विवरण में अद्यतन किया गया है।</p> <p>वार्षिक रिपोर्ट में दर्शाई गई किराया राशि में पत्तन के लिए पट्टा किराया और अंतरण भवन किराये शामिल हैं। वर्षवार विस्तृत ब्रेकअप नीचे दिये गए हैं:-</p>

	<table><tr><th>विवरण</th><th>2014-15</th><th>2015-16</th><th>2016-17</th></tr><tr><td>भूमि पट्टा – वीपीटी</td><td>94.09</td><td>85.30</td><td>101.35</td></tr><tr><td>किराया – अंतरण भवन</td><td>15.31</td><td>6.15</td><td>1.68</td></tr><tr><td>कुल</td><td>109.40</td><td>91.45</td><td>103.03</td></tr></table>	विवरण	2014-15	2015-16	2016-17	भूमि पट्टा – वीपीटी	94.09	85.30	101.35	किराया – अंतरण भवन	15.31	6.15	1.68	कुल	109.40	91.45	103.03														
विवरण	2014-15	2015-16	2016-17																												
भूमि पट्टा – वीपीटी	94.09	85.30	101.35																												
किराया – अंतरण भवन	15.31	6.15	1.68																												
कुल	109.40	91.45	103.03																												
(ग) (i). एक्सेल शीट दर्शाती है कि वीसीटीपीएल ने 1,76,500 वर्ग मी. पट्टा क्षेत्र के लिए पट्टा किराये का अनुमान लगाया है। अनुवर्ती दो वर्षों के लिए 2 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि के साथ वर्ष 2018-19 के लिए 1,63,500 वर्ग मी. क्षेत्र के लिए, लागू की गई इकाई दर रु. 5.25 प्रति वर्ग मीटर प्रति सप्ताह और 13,000 वर्ग मी. अतिरिक्त भूमि के लिए लागू की गई दर रु. 3.17 प्रति वर्ग मीटर प्रति सप्ताह है। वीसीटीपीएल पुष्टि करे कि पट्टा किराये का अनुमान लगाने के लिए लागू की गई दर इसके द्वारा वीपीटी के साथ किये गये लाइसेंस करार के अनुसार है।	(ii). वीसीटीपीएल के पास 176377 वर्ग मी. भूमि है जिसमें लाइसेंस करार के आधार पर 2002 में किये गए आबंटन के अनुसार 163927 वर्ग मी. शामिल है। 2012 में अल्पावधि लाइसेंस आधार पर आबंटित 13000 वर्ग मी. की अतिरिक्त भूमि थी। यह नोट किया जाए कि वीसीटीपीएल के समीप सड़क का निर्माण करने के लिए आवश्यकतानुसार वीपीटी को 8 मार्च 2016 से 550 वर्ग मी. भूमि वीपीटी को हस्तांतरित की गई थी। 163927 वर्ग मी. भूमि के लिए, टीएमपी आदेश सं. टीएमपी/80/2015-वीपीटी दिनांक 27 दिसम्बर 2016 द्वारा, 1 अप्रैल 2013 से पूर्वव्यापी प्रभाव से, वीपीटी द्वारा पट्टा किराया बिल दिया गया है जोकि निम्नवत् है:- <table><tr><th>एफवाई</th><th>वर्गमी.</th><th>दर प्रति वर्ग मी. प्रति सप्ताह</th><th>रु. लाखों में प्रतिवर्ष</th></tr><tr><td>2013-14</td><td>163927</td><td>4.86</td><td>414.07</td></tr><tr><td>2014-15</td><td>163927</td><td>4.95</td><td>422.35</td></tr><tr><td>2015-16</td><td>163927</td><td>5.05</td><td>430.70</td></tr><tr><td>2016-17</td><td>163377</td><td>5.15</td><td>437.94</td></tr><tr><td>2017-18</td><td>163377</td><td>5.26</td><td>446.70</td></tr><tr><td>कुल</td><td></td><td></td><td>2151.76</td></tr></table> अतः, हमारे मौजूदा प्रस्ताव में, 163927 वर्ग मी. के लिए पट्टा किराया वीपीटी की मांग के अनुसार लागू किया गया है और बकाया राशियां 2017-18 की लागत में दर्शाई गई हैं। अनुवर्ती वर्षों के लिए, 2 प्रतिशत वृद्धि वर्ष दर वर्ष लागू की गई है। तथापि, वीसीटीपीएल ने उपर्युक्त दरों एवं पूर्वव्यापी प्रभाव को स्वीकार नहीं किया है और वीपीटी के साथ चर्चा की जा रही है। यदि पट्टा किराया दरें कम की जाती हैं तो तदनुरूपी प्रशुल्क को अधोमुखी संशोधित किया जाएगा। 13000 वर्ग मी. भूमि के लिए, टीएमपी आदेश सं. टीएमपी/48/2014-वीपीटी दिनांक 10 मार्च 2016 द्वारा, वीपीटी ने 2 प्रतिशत की 6 मई 2016 से वर्ष दर वर्ष की वृद्धि के साथ 50 प्रतिशत की रियायत के बाद रु. 3.11 प्रति वर्ग मीटर की दर से लाइसेंस शुल्क का बिल दिया गया है। 13000 वर्ग मी. के लिए लाइसेंस शुल्क 2 प्रतिशत वर्ष दर वर्ष वृद्धि के साथ रु. 3.17 प्रति वर्ग मी. प्रति सप्ताह की दर से पूर्वानुमानित किया गया है।			एफवाई	वर्गमी.	दर प्रति वर्ग मी. प्रति सप्ताह	रु. लाखों में प्रतिवर्ष	2013-14	163927	4.86	414.07	2014-15	163927	4.95	422.35	2015-16	163927	5.05	430.70	2016-17	163377	5.15	437.94	2017-18	163377	5.26	446.70	कुल			2151.76
एफवाई	वर्गमी.	दर प्रति वर्ग मी. प्रति सप्ताह	रु. लाखों में प्रतिवर्ष																												
2013-14	163927	4.86	414.07																												
2014-15	163927	4.95	422.35																												
2015-16	163927	5.05	430.70																												
2016-17	163377	5.15	437.94																												
2017-18	163377	5.26	446.70																												
कुल			2151.76																												

	<p>(ii). वीसीटीपीएल ने यह भी कहा है कि पट्टा किराये का अनुमान लगाने के लिए, वीसीटीपीएल ने प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान से दर लागू की है। वीसीटीपीएल से अनुरोध है कि प्राधिकरण के प्रासंगिक आदेश संख्या और पट्टा किराये का अनुमान लगाने के लिए दरमान से लागू की गई दर का संदर्भ दें।</p>	<p>(ii). कृपया उपर्युक्त ग (i) देखें।</p>
	<p>(iii). वीसीटीपीएल पुष्टि करे कि अनुमानित पट्टा किराये में पूर्वकाल के कोई बकाया राशियां शामिल नहीं हैं। यदि हां, तो इसे भी अलग से दर्शाया जाए।</p>	<p>(iii). वीसीटीपीएल ने अब तक वीपीटी को किन्हीं बकाया राशियों का भुगतान नहीं किया है। तथापि, टीएमपी आदेश सं. टीएमपी/80/2015-वीपीटी दिनांक 27 दिसम्बर 2016 द्वारा 1 अप्रैल 2013 से पूर्वव्यापी प्रभाव से वीपीटी द्वारा उठाई गई मांग के आधार पर, 2017-18 पट्टा किराया अनुमानन में बकाया राशियों को लिया गया है।</p>
	<p>(घ) पुष्टि करें कि क्या वीसीटीपीएल ने वीपीटी को वर्ष 2014-15 से 2016-17 के प्रत्येक वर्ष में लागत विवरण में सुविचारित पट्टा किराये का भुगतान किया है।</p>	<p>हां, हमने 2014-15 से 2016-17 के प्रत्येक वर्ष में लागत विवरण में सुविचारित पट्टा किराये का भुगतान किया है।</p>
(vii).	बीमा:	
	<p>(क) रु. 3.48 लाख की बीमा प्रीमियम लागत को प्रमाणित करने के लिए वर्ष 2016/17 हेतु वीसीटीपीएल द्वारा लिये गये बीमा कवर की प्रति भेजें।</p>	<p>वित्तीय वर्ष 2016-17 में भुगतान किया गया वास्तविक बीमा प्रीमियम अद्यतन किया गया है। 2017-18 से 2019-20 के लिए, अनुमानन 5 प्रतिशत मुद्रास्फीति और 1 प्रतिशत अतिरिक्त केपेक्स के साथ पिछले वर्ष के वार्षिक के आधार पर किये गए हैं। 1 अक्टूबर 2015 से 30 सितम्बर 2016 और 1 अक्टूबर 2016 से 30 सितम्बर 2017 अवधि के लिए बीमा पॉलिसी अनुबंध-26 और 26क (पत्तन पैकेज नीति) में दी गई है। चूंकि बीमा अवधि 1 अक्टूबर से 30 सितम्बर है, इसलिए, समानुपातिक प्रीमियम को वित्तीय आंकड़ों में लेखांकित किया गया है।</p> <p>पूर्वानुमानित बीमा लागत परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड के 1 प्रतिशत के निर्धारित मानदंड के भीतर है।</p> <p>पत्तन पैकेज पॉलिसी के अलावा, वीसीटी बर्गलरी तथा स्टैंडर्ड फायर एवं पेरिल्स पॉलिसी और सार्वजनिक देयता अधिनियम बीमा पॉलिसी को भी लेता है।</p>
	<p>(ख) वर्ष 2017-18 में रु. 260.5 लाख की दर से बीमा प्रीमियम लागत में तीव्र वृद्धि का अनुमान लगाने के लिए कारण और आधार स्पष्ट करें और वीसीटीपीएल द्वारा भुगतान किये गए बीमा प्रीमियम की प्रतिलिपि से प्रमाणित करें।</p>	<p>2017-18 में रु. 171 करोड़ का अतिरिक्त केपेक्स है जिसमें अतिरिक्त क्रेनें (रु. 157 करोड़) शामिल हैं। हमने बीमा प्रीमियम के रूप में केपेक्स के परिवर्तन मूल्य के 1 प्रतिशत का अनुमान लगाया था। अतः, प्रीमियम अनुमानन वर्ष 2017-18 से बढ़ा है।</p>
(viii).	अन्य व्यय:	
	<p>(क) जैसाकि पहले बताया गया है, वर्ष 2016-17 के लिए अनुमानित अन्य व्यय उक्त वर्ष में प्रोद्भूत वास्तविक अन्य व्ययों से अद्यतन करें।</p>	<p>2016-17 के लिए अन्य व्यय वास्तविक आंकड़ों से अद्यतन किये गए हैं।</p>
	<p>(ख). वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित अन्य व्ययों में मैनपावर किराये पर लेने की लागत, टैली प्रभार, बांधना/खोलना व्यय, प्रशीतन अनुरक्षण, सुरक्षा व्यय, जांच करना, वीपीटी रेल प्रभार, पानी प्रभार आदि शामिल हैं। पिछले वर्ष के वास्तविकताओं/अनुमानों में वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए इन मदों के अनुमानन के लिए वीसीटीपीएल द्वारा सुविचारित 10 प्रतिशत के वार्षिक वृद्धि कारक का औचित्य बतायें।</p>	<p>लागत विवरण अनुबंध-15 द्वारा श्रम मंत्रालय द्वारा जारी परिपत्र के अनुसार देय न्यूनतम मजदूरी को लागू करते हुए संशोधित किया गया है।</p> <p>बांधने/खोलने हेतु अनुबंध 30 जून 2017 तक वैध था। संशोधित अनुबंध को अंतिम रूप दिया गया है (प्रतिलिपि अनुबंध-27 द्वारा भेजा गया है)। न्यूनतम मजदूरी में ऊर्ध्वमुखी संशोधन पर विचार करते हुए 1 जुलाई 2017 से 2017-18 के लिए 13.08 प्रतिशत लागत वृद्धि है। वास्तविक मुद्रास्फीति पर विचार करते हुए लागत विवरण संशोधित किया गया है और तदनुसार 2018-19 तथा</p>

		<p>2019-20 के लिए अनुमान लगाया गया है।</p> <p>टैली प्रभारों के लिए अनुबंध 30 जून 2017 तक वैध था। संशोधित अनुबंध को अंतिम रूप दिया गया है (अनुबंध-28 द्वारा प्रति प्रेषित की गई है)। न्यूनतम मजदूरी में ऊर्ध्वमुखी संशोधन पर विचार करते हुए 2017-18 के लिए 25.18 प्रतिशत लागत वृद्धि है। वास्तविक मुद्रास्फीति पर विचार करते हुए लागत विवरण संशोधित किया गया है और तदनुसार 2018-19 तथा 2019-20 के लिए अनुमान लगाया गया है।</p> <p>मैनपावर किराये पर लेने के लिए अनुबंध 31 मई 2017 तक वैध था। संशोधित अनुबंध को अंतिम रूप दिया गया है (अनुबंध-29 द्वारा प्रति प्रेषित की गई है)। लागत 2017-18 के लिए समान स्तर पर रखी गई है और न्यूनतम मजदूरी में ऊर्ध्वमुखी संशोधन पर विचार करते हुए 2018-19 और 2019-20 के लिए 13.08 प्रतिशत तक वृद्धि की गई है।</p> <p>प्रशीतन अनुरक्षण के लिए अनुबंध 1 अप्रैल 2016 से 31 मार्च 2018 तक वैध है। अनुबंध की प्रतिलिपि अनुबंध-30 द्वारा भेजी गई है। लागत अनुबंध के अनुसार अनुमानित की गई है। न्यूनतम मजदूरी में ऊर्ध्वमुखी संशोधन पर विचार करते हुए 13.08 प्रतिशत मुद्रास्फीति तक वृद्धि की गई है।</p> <p>सुरक्षा प्रभारों के लिए अनुबंध 1 मई 2016 से 30 अप्रैल 2018 तक वैध है। अनुबंध की प्रतिलिपि अनुबंध-31 और 31क द्वारा प्रेषित की गई है। न्यूनतम मजदूरी नियमों के आधार पर, 2017-18 तथा अनुवर्ती वर्षों के लिए 55 प्रतिशत तक संशोधित किया गया है और अनुवर्ती वर्षों के लिए 13.08 प्रतिशत के वृद्धि कारक पर विचार किया गया है।</p> <p>अन्य व्ययों में टेस्टिंग, वीपीटी रेल, पानी प्रभार शामिल हैं जिनमें वास्तविक रुझान के अनुसार 4 प्रतिशत से 6 प्रतिशत की वृद्धि की गई है।</p> <p>चूंकि लागतें संविधि के अनुसार प्रोद्भूत की जाती हैं, इसलिए व्यय रूप में स्वीकार किया जाएगा।</p>
	<p>(क) लागत विवरण में सुविचारित इकाई दर को प्रमाणित करने के लिए वीसीटीपीएल प्रशीतन अनुरक्षण, बांधना/खोलना, टैली प्रभारों आदि जिन्हें वीसीटीपीएल द्वारा आउटसोर्स किया गया है, के मामले में वैध अनुबंध की प्रति भेजे।</p>	<p>अनुबंधों की प्रतियां उपर्युक्त बिन्दु (ख) में यथा उल्लिखित संलग्न की गई हैं।</p>
(ix).	<p>प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय:</p> <p>2 प्रतिशत की स्वीकार्य वार्षिक वृद्धि के विपरीत पिछले वर्षों के अनुमानों में वर्ष 2018-19 और 2019-20 में 7.5 प्रतिशत और 7.6 प्रतिशत तक प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्ययों में वृद्धि का औचित्य बतायें।</p>	<p>वित्तीय वर्ष 2016-17 के लिए वास्तविक प्रशासनिक व्यय अद्यतन किया गया है। वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए प्रशासनिक व्यय (प्रशासनिक स्टाफ के लिए स्टाफ लागत अतिरिक्त) 2016-17 के वास्तविक और 6 प्रतिशत मुद्रास्फीति वर्ष दर वर्ष के आधार पर अनुमानित किया गया है। प्रशासनिक स्टाफ के लिए स्टाफ लागत में उद्योग के अनुसार 10 प्रतिशत तक वृद्धि की गई ताकि अनुभवी प्रशिक्षण कार्यबल को बनाये रखा जा सके।</p>

(5).	वित्त और विविध आय (एफएमआई):	
(i).	वर्ष 2017-18 से 2019-20 के प्रत्येक वर्ष के लिए रु. 15 लाख का अनुमान लगाने का आधार बताएं।	एफएमआई में कबाड़ बिक्री, दंडात्मक व्याज, प्रवेश द्वारा पास, किन्हीं प्रावधानों का राइटिंग बैक आदि की बिक्री शामिल है जोकि 15 लाख के एकमुश्त पर अनुमानित नहीं किया जा सकता वे वर्ष 2017-18 से 201-20 के लिए अनुमानित किया गया है।
(6).	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई):	
(i).	वीसीटीपीएल वर्ष 2016-17 के लिए वास्तविक के साथ एफएमई शीर्ष के अधीन भविष्य निधि में योगदान अद्यतन करें।	यह संशोधित लागत विवरण में अद्यतन किया गया है।
(ii).	रु. 1837.51 की दर से अनुमानित वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई) के शीर्ष के अधीन 'विदेशी मुद्रा ऋण के पुनर्भुगतान पर हानि' से संबंधित व्ययों को वर्ष 2016-17 के वास्तविक आंकड़ों से अद्यतन करें। इस मद का विस्तृत ब्रेकअप भेजे। पुष्टि करें कि विदेशी मुद्रा ऋण पर उक्त नुकसान वास्तव में प्रोद्भूत किया गया है और वीपीटी द्वारा भुगतान किया गया ह तथा ऋण के पुनर्विवरण के कारण नहीं है।	जैसाकि प्रशुल्क आदेश मार्च 2015 एवं समीक्षा आवेदन आदेश सं. टीएमपी/31/2015-वीसीटीपीएल दिनांक 30 मार्च 2016 में उल्लिखित किया गया है, रु. 1745.32 लाख के ऋण/परिसंपत्तियों/व्ययों के पुनर्विवरण के कारण होने वाला विदेशी मुद्रा लाभ अथवा नुकसान पूर्व लागत विवरण में सुविचारित नहीं किया गया था। अ.डा. 18.37 मिलियन का वास्तविक ऋण भुगतान 2014-15 और 2016-17 में किया गया है। बैंक रसीदों के साथ ऋण के वास्तविक भुगतान के समय प्रोद्भूत रु. 1861.23 लाख के विदेशी मुद्रा हानि के ब्योरे अनुबंध-11क में दिये गए हैं।
(7).	नियोजित पूंजी:	
(i).	लागत विवरण के प्रपत्र 4क में दिए गए वर्ष 2014-15 और 2016-17 के लिए सकल अचल परिसंपत्तियों के मूल्य, मूल्यहास, निवल अचल परिसंपत्ति मूल्य तत्संबंधी वर्षों के वार्षिक लेखों में सकल परिसंपत्ति मूल्य, मूल्यहास और निवल परिसंपत्ति मूल्य से मेल नहीं खाता है। अन्तर का मिलान करें।	सकल अचल परिसंपत्तियों, मूल्यहास और निवल प्रखंड का विस्तृत मिलान अनुबंध-13 में दिया गया है।
(ii).	चूंकि वर्ष 2016-17 समाप्त हो चुका है, सकल प्रखंड, मूल्यहास तथा अन्य संबंधित मदों के लिए प्रस्तावित संवर्धनों वास्तविक आंकड़ों से अद्यतन करें। इन आंकड़ों का लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आंकड़ों से मिलान करें।	वास्तविक संवर्धन, मूल्यहास और अन्य संबंधित मदें संशोधित लागत विवरण में अद्यतन की गई हैं। आंकड़े उपर्युक्त अनुबंध-13 में भी मिलान किए गए हैं।
(iii).	(क) वर्ष 2017-18 से 2019-20 में क्रमशः रु. 16747.04 लाख, रु. 1215 लाख और रु. 4188.97 लाख की दर से अनुमानित सकल प्रखंड में संवर्धनों को जारी किए गए कार्य आदेशों/बजटीय कोटेशनों, किये गए अग्रिम भुगतानों का साक्ष्य आदि की प्रतिलिपियों से प्रमाणित करें। वर्ष 2017-18 से 2019-20 में सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित प्रत्येक संवर्धन की मौजूदा स्थिति इन संवर्धनों की शुरुआत की संभावित तारीख दर्शाते हुए भेजे।	वर्ष 2017-18 से 2019-20 तक सकल प्रखंड में संवर्धनों की वर्तमान स्थिति अनुबंध-32 में दी गई है। अधिकांश केपेक्स क्रेनों से संबंधित है जिसपर हम खरीद आदेश पर पहले ही हस्ताक्षर कर चुके हैं और एलसी अनुबंध-33 द्वारा खोला गया है। पहले से कुछ और परिसंपत्तियां हैं केपिटल कार्य प्राति पर है (संदर्भ अनुबंध-34, अनुबंध-35, अनुबंध-36, अनुबंध-37, अनुबंध-38, अनुबंध-39, अनुबंध-40)। कुछ परिसंपत्तियां भवन में विकसित की जाएंगी, कुछ खरीदी जाएंगी जिसके लिए उत्तम अनुमान उपलब्ध करवाया गया है और कुछ कोटेशन भेजी गई हैं (संदर्भ अनुबंध-41)। सिविल, संयंत्र तथा मशीनरी, कंप्यूटर, कार्यालय उपस्कर, फर्नीचर और जुड़नारों के लिए विस्तृत केपेक्स अनुबंध-32 के अधीन दिए गए हैं।
	(ख) लाइसेंस करार के परिशिष्ट 16 के अनुसार, लाइसेंसी से यह अपेक्षा की जाती है कि वीपीटी मानदंडों के अनुसार अपने जीवनकाल की समाप्ति पर उपस्कर बदल दिया जाए और लाइसेंसी को इसके जीवनकाल की समाप्ति से काफी पहले बदलने की योजना बनानी चाहिए। तथापि, वीसीपीटीपीएल का प्रस्ताव यह नहीं कहता है कि यह 2 आरएमक्यूसी और आरटीजीसी के परिवर्तन के लिए है।	ट्रेड की आवश्यकता के अनुसार मौजूदा अवसंरचना को बढ़ाने के लिए अतिरिक्त क्रेनों की खरीद की जा रही है। जैसाकि हमने अपने प्रस्ताव में उल्लेख किया था, पत्तन में आने वाले बड़े आकार के पोतों के कारण, मौजूदा उपस्कर के साथ ऐसे पोतों की कुशलतापूर्वक प्रहस्तन में परिचालनात्मक कठिनाईयां हैं। पुरानी क्रेनों को एक समय के बाद बाहर किया जाएगा, क्योंकि इनका अभी कुछ वर्षों का जीवनकाल ही बचा है। नई क्रेनों की खरीद करने के लिए वीपीटी से जरूरी अनुमति मांगी गई है। वीपीटी के पत्र की प्रति अनुबंध-42 द्वारा संदर्भ के लिए भेजी गई है।

(iv).	(क) वीसीटीपीएल ने प्रपत्र 4ख में सामान्य तौर पर कहा है कि सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित विभिन्न संवर्धन समग्र कुशलता में सुधार करने, उपस्कर खराब होने का समय कम करने आदि के लिए है। वीसीटीपीएल वर्ष 2017-18 से 2019-20 के दौरान प्रस्तावित निवेशों के संदर्भ में परिचालनात्मक कुशलता में किसी सुधार अथवा इकाई परिचालन लागत में क्षमता, अतिरिक्त यातायात/कारोबार, इकाई परिचालन लागत में कटौती के अलावा प्रत्येक निवेश के प्रभाव को परिमाणित करें।	प्रत्येक निवेश के लिए विस्तृत स्पष्टीकरण वीसीटीपीएल द्वारा भेजा गया है जोकि अनुवर्ती अनुच्छेद में दिया गया है।
	(ख) प्रपत्र 4ख वर्ष 2018-19 में रु. 360 लाख के संयंत्र तथा मशीनरी के अधीन निवेश के ब्योरे दर्शाता है और प्रपत्र 4क में अनुमानित रु. 1060 लाख और रु. 700 लाख के संवर्धनों के विपरीत वर्ष 2019-20 में शून्य दर्शाता है। अतः वीसीटीपीएल शेष मदों के ब्योरे प्रपत्र 4ख में भी दे।	
(v).	वीसीटीपीएल ने बताया है कि 2 नई आरएमक्यूसी तैनात किए जाने का प्रस्ताव किया गया है क्योंकि मौजूदा 2 आरएमक्यूसी 30 वर्षों से भी अधिक पुरानी हैं। 2 नई आरएमक्यूसी तैनात करने का कारण बड़े आकार के पोतों को सेवा देना है। बताया गया है कि पुरानी 2 आरएमक्यूसी प्रभावी नहीं हैं। तथापि, यह देखा गया है कि वीसीटीपीएल ने सकल प्रखंड से 2 पुराने आरएमक्यूसी को हटाने का प्रस्ताव नहीं किया है। इसका कारण स्पष्ट करें। वीसीटीपीएल सकल प्रखंड से पुरानी आरएमक्यूसी को हटाने पर विचार करे और लागत विवरण में इन उपस्कर की बिक्री से संभावित लाभ अथवा हानि के प्रभाव पर भी विचार करें।	पुराना आरएमक्यूसी कुछ और वर्षों के लिए अभी परिचालन में रहेंगी। ये क्रने छोटे पोतों के लिए तैनात की जाएंगी।
(vi).	प्रशुल्क चक्र के अंतिम हिस्से में नए प्रशासन भवन के लिए रु. 3434 लाख के निवेश का प्रस्ताव करने के कारणों का औचित्य बताएं। प्रस्तावित निवेश की मौजूदा स्थिति भी दर्शाएं।	नया प्रशासनिक भवन 2018-19 के दौरान निर्मित किए जाने का प्रस्ताव है। वर्तमान में वीसीटीपीएल कार्यालय टर्मिनल के चारों ओर बिखरे हुए हैं। यार्ड स्थान का प्रभावी ढंग से उपयोग नहीं किया जा रहा है। उपर्युक्त के अलावा, बढ़ते स्टाफ और टर्मिनल उपयोक्ताओं से, अतिरिक्त अस्थायी/बदली कार्यालयों का निर्माण करना मुश्किल होता जा रहा है। इसलिए, टर्मिनल के भीतर 2019-20 तक पृथक प्रशासनिक भवन बनाने की योजना है। भवन का डिजाइन लगभग तैयार है।
(vii).	पुष्टि करें कि प्रत्येक वर्ष में सम्पूर्ण व्यय बही खातों में पूंजीकृत किया जाएगा और समान राशि की परिसंपत्तियां उसी वर्ष में परिचालन के लिए उपलब्ध होंगी। इस संबंध में कृपया यह ध्यान में रखा जाए कि प्रगतिशील पूंजी कार्य प्रतिलाभ स्वीकृत करने के प्रयोजन के लिए नियोजित पूंजी के लिए गिनती नहीं किया गया है।	संभावित पूंजीकरण तारीख के आधार पर व्ययों का अनुमान लगाया गया है और नियोजित पूंजी के प्रयोजन के लिए सीडब्ल्यूआईपी पर विचार नहीं किया गया है।
(viii).	पुष्टि करें कि वर्ष 2017-18 से 2019-20 में सकल प्रखंड में संवर्धनों पर मूल्यहास, बीमा और मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत शुरुआत की संभावित तारीख से समानुपातिक रूप से अनुमानित किये गए हैं।	मूल्यहास, बीमा तथा आर एंड एम व्यय संभावित पूंजीकरण तारीख के आधार पर अनुमानित किए गए हैं।
(8).	कार्य पूंजी:	
(i).	प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.9.9 कार्य पूंजी का अनुमान लगाने के लिए दो महीनों के संपदा आय तथा रेलवे टर्मिनल प्रभारों पर विविध देनदारियों का अनुमान लगाने के लिए मानदंड विनिर्दिष्ट करता है। वीसीटीपीएल ने एक माह के कुल राजस्व पर विचार किया है जो 2005 के दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार नहीं है।	दिशानिर्देश का प्रासंगिक खंड वीसीटीपीएल के लिए प्रासंगिक नहीं है। वीसीटीपीएल द्वारा विविध देनदारियों का अनुमानन रूझानों के आधार पर किया गया है। अतः, कार्यगत पूंजी अनुमानन के लिए एक माह का कुल राजस्व सुविचारित किया जाए।
(ii).	वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित भंडारों तथा पुर्जों का उपभोग वीसीटीपीएल द्वारा क्र.सं. (VIII)(ii) पर प्रपत्र 4क में विचार किया गया है जो वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आंकड़ों से मेल नहीं खाता है। वीसीटीपीएल से अनुरोध है कि अन्तर का मिलान करें।	वार्षिक लेखों में निर्दिष्ट वस्तुसूची उपभोग में ईंधन लागत शामिल है। तथापि, इसे प्रपत्र 4क में शामिल नहीं किया गया है। विस्तृत मिलान अनुबंध-43 पर दिया गया है।

(iii).	वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए वस्तुसूची के अनुमान का आधार (ईंधन तथा वर्गीकृत पुर्जें अतिरिक्त) स्पष्ट करें और पूर्व वास्तविक आंकड़ों के साथ औचित्य बतायें।	उपर्युक्त का अवलोकन करें।
(iv).	उपस्कर चालन लागत, उपस्कर किराया लागत, प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्ययों और अन्य व्ययों से संबंधित 15 दिनों के व्यय पर वीसीटीपीएल द्वारा सुविचारित मौजूदा देयताएं अन्य प्रशुल्क मामलों में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार नहीं है। वर्ष 2016-17 के लिए वास्तविक मौजूदा देयताएं दर्शाये।	वर्ष 2016-17 के लिए मौजूदा देयताएं कार्यगत पूंजी के अनुमान में वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए सुविचारित की गई हैं।
x.	दरमान	
(i).	अनुसूची 1.2 - पोतांतरण कंटेनरों का प्रहस्तन के नीचे प्रस्तावित टिप्पणी सं. (2) पूर्ण नहीं है और तटीय पोत/कार्गो के लिए पोत संबंधित और रियायती प्रशुल्क की वसूली के लिए पोत के वर्गीकरण हेतु मानदंड के संबंध में प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित सामान्य आदेश सं. टीएमपी/53/2015-वीओसीपीटी दिनांक 26 नवम्बर 2016 के अनुसार नहीं है। वीसीटीपीएल उक्त आदेश में यथा अनुमोदित के अनुसार ही शामिल करें। यह शर्त प्रस्तावित दरमान में 2. सामान्य के अधीन शामिल की जा सकती है।	सामान्य आदेश सं. टीएमपी/53/2015-वीओसीपीटी दिनांक 26 नवम्बर 2016 द्वारा यथा अनुमोदित निम्नलिखित शर्तें प्रस्तावित दरमान में 2. सामान्य के अधीन रखी गई हैं। “2(i) (घ). विदेशी ध्वज का विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी किये गए विशिष्ट अवधि अथवा नौप्रस्थान के लिए लाइसेंस और सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के लिए लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।” “2(i) (ङ). नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी किये गए विशिष्ट अवधि अथवा नौप्रस्थान के लिए लाइसेंस, और सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश, के आधार पर तटीय चालन को परिवर्तित विदेशी ध्वज पोत के मामले में, किसी भारतीय पत्तन से लादे गए तटीय कार्गो/कंटेनर और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित तटीय कार्गो/कंटेनर के लिए लागू दर पर वसूल किये जाने चाहिए”।

13.4. वीसीटीपीएल ने 2017-18 से 2019-20 तक मुख्य अतिरिक्त निवेशों के लिए निम्नलिखित औचित्य प्रस्तुत किए हैं:-

(i). **2 आरएमक्यूसी और 4 आरटीजीसी:**

वीसीटीपीएल ने प्रस्ताव में अतिरिक्त 2 आरएमक्यूसी और 4 आरटीजीसी के लिए औचित्य प्रस्ताव में दोहराया है जिसके बारे में पहले ही बताया गया है और इसलिए यहां दोहराया नहीं गया है।

(ii). **निश्चित प्रशीतन प्वाइंटों के साथ प्रशीतन प्लेटफार्म:**

वीसीटी के माध्यम से प्रशीतन यातायात लगातार बढ़ता रहा है। पिछले 3 वर्षों के दौरान वीसीटी में प्रहस्तित प्रशीतन कंटेनर मात्राओं के ब्योरे नीचे दर्शाये गये हैं:

वर्ष	टीईयू	भिन्नता
2013-14	12,452	--
2014-15	14,941	20%
2015-16	16,816	13%
2016-17	22,711	35%

प्रशीतन यातायात में ऊंचाई के साथ, विशेष दिनों में टर्मिनल के भीतर प्रशीतन कंटेनरों के यार्ड सामानों ने अतिरिक्त प्लग प्वाइंटों की अपेक्षा में वृद्धि की है। मोबाइल प्लगों के साथ अस्थायी व्यवस्थाएं ऐसी परिस्थितियों में आयोजित की गई थीं और दीर्घावधि में यह पर्याप्त नहीं होगा। प्रशीतन कंटेनरों के अनुवीक्षण के लिए प्लेटफार्म टाइप सैट के साथ अतिरिक्त प्रशीतन प्लग प्वाइंटों (128 सं.) का प्रस्ताव किया है। 2017-18 के दौरान रु. 100.00 लाख के पूंजी व्यय का अनुमान लगाया गया है।

(iii). **डीजी, केबलिंग्स और अन्य इलैक्ट्रिकल संस्थापन:**

आदेशित दो नये क्यूसी वीसीटीपीएल में जनवरी 2018 तक पहुंचने वाले हैं। 2 क्यूसी को पावर के लिए, हमें घाट में अतिरिक्त अवसंरचना और केबलिंग की आवश्यकता है। इसके अलावा, हमने इस स्थान में मोबाइल तथा बिखरे हुए प्रशीतन प्वाइंटों को इकट्ठा करने के लिए प्रशीतन यार्डों में सीवाई 12 के परिवर्तन को शामिल किया है। दोनों कार्यों की सामान्य आवश्यकताएं हैं जैसे सबस्टेशन से ट्रांसफार्मर्स और स्विच गियर्स/केबल्स।

प्रस्ताव 33 केवी तथा 11 केवी आपूर्ति के लिए एचटी ब्रेकरों के साथ 1 सं. — 4 एमवीए — 33 केवी X 11 केवी के समावेशन के साथ मुख्य सबस्टेशन की क्षमता बढ़ाने के लिए है। हमारे मौजूदा बैकअप के साथ समकालिक एक अतिरिक्त 1250 केवीए डीजी के समावेशन के साथ क्रेनों तथा प्रशीतनों की आपूर्ति के लिए अतिरिक्त बैकअप आपूर्ति होगी।

बजट किया गया कुल केपेक्स रु. 600 लाख है।

(iv). सीमेन्स के साथ वाकोन ड्राइवों का बदला जाना:

कोन आरटीजी की 4 संख्याएँ हैं जो वाकोन ड्राइवों के साथ संस्थापित किये गये हैं और सॉफ्टवेयर प्रोपराइटी कोन क्रेन्स के पास है। वाकोन ड्राइव्स बहुत ही अविश्वसनीय रहे हैं और कई मौकों पर विफल रहे हैं। अविश्वसनीयता की वजह से टर्मिनल का कार्यनिष्पादन होता रहता है। इसलिए, दीर्घावधि हेतु, वाकोन के ड्राइवों को सीमेन्स से बदलने की योजना बनाई गई और सीमेन्स द्वारा प्रारंभिक अध्ययन किया गया है। अनुमानित कुल केपेक्स 2017-18 में रु. 120 लाख और 2018-19 में रु. 360 लाख है।

(v). प्रशासनिक भवन:

नया प्रशासन भवन निर्मित किये जाने का प्रस्ताव किया गया है। वर्तमान में वीसीटी कार्यालय टर्मिनल में बिखरे हुए हैं। यार्ड स्थान प्रभावी ढंग से उपयोग नहीं किया जा रहा है। उपर्युक्त के अलावा, बढ़ते स्टाफ तथा टर्मिनल उपयोक्ताओं के साथ, अतिरिक्त अस्थायी/मेकशिफ्ट कार्यालयों का निर्माण करने के लिए यह मुश्किल होता जा रहा है। इसलिए, टर्मिनल के भीतर पृथक प्रशासनिक भवन 2019-20 तक तैयार किये जाने की योजना है। रु. 3434 लाख की अनुमानित लागत को 2019-20 तक पूंजीकृत किया जाना है।

13.5. वीसीटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 9 अगस्त 2017 द्वारा अपने प्रस्ताव की समीक्षा और संशोधित भी किया था तथा 2016-17 के वास्तविक आंकड़ों के साथ लागत विवरणों को प्रस्तुत किया था तथा वर्ष 2017-18 से 2019-20 के संशोधित अनुमान 2016-17 के वास्तविक आंकड़ों पर आधारित हैं। वीसीटीपीएल ने वर्ष 2016-17 के लिए गैर-लेखापरीक्षित लेखा प्रस्तुत किया है।

13.6. वीसीटीपीएल ने आवरण पत्र दिनांक 9 अगस्त 2017 में कहा है कि लागत विवरण में निम्नलिखित बदलावों को शामिल किया गया है:

(i). वास्तविक आंकड़ों के आधार पर, 2016-17 वित्तीय तथा थ्रुपुट संख्याओं को अद्यतन किया गया है।

(ii). (क). टीएमपी अधिसूचना के अनुसार की जाने वाली वार्षिक वृद्धि 2 प्रतिशत है। तथापि, डब्ल्यूपीआई के आधार पर 2 प्रतिशत मुद्रास्फीति की निश्चित सीमा पर व्यय पूर्वानुमानों हेतु पुनर्विचार किया जा सकता है।

(ख). वास्तविक व्यय 8 से 10 प्रतिशत वर्ष दर वर्ष हो गए हैं, इसलिए, 2 प्रतिशत मुद्रास्फीति की दर से अनुमान लगाने से लाभ बढ़ेगा। उदाहरण के लिए, भारत सरकार द्वारा 1 अप्रैल 2017 से न्यूनतम मजदूरी में 43 प्रतिशत से 44 प्रतिशत तक वृद्धि की गई है। अनुभवी और प्रशिक्षित कर्मिक को बनाये रखने के लिए, कर्मचारियों की वेतन लागत में भी वर्ष दर वर्ष 10 प्रतिशत-12 प्रतिशत वृद्धि की गई है। बिजली लागत में 6-10 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि की गई है।

(ग). इसलिए, लागत विवरण में, वास्तविक मुद्रास्फीति, 2017-18 से 2019-20 तक व्यय पूर्वानुमानों के लिए लागू किये गये हैं।

13.7. वीसीटीपीएल द्वारा अपने पत्र दिनांक 9 अगस्त 2017 के कवर के अधीन दाखिल संशोधित लागत विवरणों के सापेक्ष इसके मूल प्रस्ताव दिनांक 20 मार्च 2017 और संशोधित प्रस्ताव दिनांक 15 मई 2017 में वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण के अनुसार वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए वित्तीय/लागत स्थिति की तुलनात्मक स्थिति दर्शाते हुए विवरा नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

(रु. लाखों में)

क्र. सं.	2016-17 (अनुमान)	मूल प्रस्ताव दिनांक 20 मार्च 2017 और संशोधित प्रस्ताव दिनांक 15 मई 2017			वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए कुल	2016-17 (वास्तविक आंकड़े – अलेखा-परीक्षित)	9 अगस्त 2017 का अद्यतन प्रस्ताव			वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए कुल
		अनुमान					अनुमान			
		2017-18	2018-19	2019-20			2017-18	2018-19	2019-20	
(i).	यातायात (टीईयू में)	369,000	384,000	400,000	1,153,000	366,683	369,000	384,000	400,000	1,153,000
(ii).	कुल परिचालन आय (लाखों में)	14,302.49	14,832.96	15,445.22	44,581	14,823.41	13,271.20	13,748.10	14,305.81	41,325
(iii).	कुल परिचालन लागत (मूल्यहास, प्रबंधन उपरिव्यय तथा एफएमआई – एफएमई सहित)	9,703.92	12,727.63	13,822.15	36,254	6,517.51	11,186.74	12,712.26	13,879.11	37,778

क्र. सं.	2016-17 (अनुमान)	मूल प्रस्ताव दिनांक 20 मार्च 2017 और संशोधित प्रस्ताव दिनांक 15 मई 2017			वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए कुल	2016-17 (वास्तविक आंकड़े – अलेखा-परीक्षित)	9 अगस्त 2017 का अद्यतन प्रस्ताव			वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए कुल
		अनुमान					अनुमान			
		2017-18	2018-19	2019-20			2017-18	2018-19	2019-20	
(iv).	नियोजित पूंजी	24,833.43	23,131.52	24,042.32	24,002	9,515.58	24,822.28	23,017.59	23,954.97	23,932
(v).	आरओसीई	3,973.35	3,701.04	3,846.77	11,521	1522.49	3,971.56	3,682.81	3,832.79	11,487
(vi).	निवल अधिशेष / (घाटा)	625.21	(1,595.71)	(2,223.70)	-3,194	5,123.16	(1,887.12)	(2,646.97)	(3,406.09)	-7,940
(vii).	निवल अधिशेष / (घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	4.37%	-10.76%	-14.40%	--	34.56%	-14.22%	-19.25%	-23.81%	--
(viii).	तीन वर्षों की औसत	-7.16%			-7.16%		-19.21%			-19.21%
(ix).	कुशलता सुधार के समायोजन के बाद अधिशेष**	3,973.35	3,701.04	3,846.77	11,521		(1,887.12)	(2,646.97)	(3,406.09)	-7,940
(x).	कुशलता सुधार के समायोजन से पहले वास्तविक आरओसीई	4.37%	-10.76%	-14.40%	-7.16% औसत		-14.22%	-19.25%	-23.81%	-19.21% औसत

** वीसीटीपीएल ने लागत विवरण में किसी कुशलता लाभ का दावा नहीं किया है। वीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित कुशलता लाभ के पश्चात निवल अधिशेष/घाटा में गलत लिंकेज के कारण कुछ अंकगणितीय त्रुटि रह गई थी। ऊपर तालिकाबद्ध सार स्थिति में अंकगणितीय त्रुटि को सही किया गया है।

13.8. वीसीटीपीएल ने कहा है कि वास्तविक मुद्रास्फीति और प्रस्तावित पूंजी निवेश पर विचार करते हुए, वीसीटीपीएल दरमानों के 1.1.क (क) के अधीन आयात और निर्यात लदे हुए कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए समेकित दर में 23.30 प्रतिशत वृद्धि के लिए पात्र है। तथापि, पूर्व प्रस्ताव में, वीसीटीपीएल ने समान प्रशुल्क मद के लिए 10.16 प्रतिशत की वृद्धि का प्रस्ताव किया है। (मूल प्रस्ताव में वीसीटीपीएल द्वारा मांग की गई प्रशुल्क वृद्धि 8.68 प्रतिशत है और 10.16 प्रतिशत नहीं है।) अन्य मदों के लिए प्रशुल्क, समान स्तर पर प्रस्तावित किया गया है। अतः, वीसीटीपीएल ने दरमानों के 1.1.क (क) के अधीन आयात तथा निर्यात लदे हुए कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए समेकित दर में 23.30 प्रतिशत की प्रस्तावित वृद्धि पर विचार करने का अनुरोध किया है।

14. लाइसेंसदाता पत्तन, वीपीटी से हमारे पत्र दिनांक 28 जून 2017 द्वारा यह अनुरोध भी किया गया था कि कुछ बिन्दुओं पर 5 जुलाई 2017 पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करें जिसके लिए अनुस्मारक दिनांक 13 जुलाई 2017 और अध्यक्ष (वीपीटी) को एक अर्धशाकीय पत्र दिनांक 1 अगस्त 2017 दिया गया था ताकि वीपीटी का प्रतिसाद शीघ्र मिल सके। प्रत्युत्तर में, वीपीटी ने अपने पत्रों दिनांक 16 सितम्बर 2017 द्वारा अपना जवाब भेजा था। हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरणों तथा वीपीटी द्वारा प्रेषित तदनुसारी उत्तरों का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	वीपीटी द्वारा प्रेषित उत्तर
(i).	(क) वीसीटीपीएल ने वर्ष 2017-18 से 2019-20 में क्रमशः 3,69,000, 3,84,000 और 4,00,000 टीईयू के कंटेनर यातायात का अनुमान लगाया है। अनुमानित यातायात वृद्धि वर्ष 2017-18 में 2.63 प्रतिशत, वर्ष 2018-19 तथा 2019-20 में क्रमशः 4.07 प्रतिशत और 4.17 प्रतिशत परिगणित होता है। वीपीटी से अनुरोध है कि वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए वीसीटीपीएल द्वारा पूर्वानुमानित यातायात की उपयुक्तता पर टिप्पणी करे और यातायात मिश्रण की उपयुक्तता पर भी टिप्पणी करें।	आईपीए ने सागरमाला कार्यक्रम के हिस्से के रूप में राष्ट्रीय भावी योजना तैयार करने के लिए एम.सी. किन्से और एईसीओएम के संघ को परामर्शदाता के रूप में नियुक्त किया था। परामर्शदाता, जिन्होंने भारतीय पत्तनों में मुख्य कार्गो के मूल-गंतव्य को लिया था, ने अगले 20 वर्षों की अवधि के लिए यातायात परिदृश्य विकसित करने के लिए खाका तैयार किया है। अध्ययन में वित्तीय वर्ष 2020 के लिए 0.49 मिलियन टीईयू की मात्रा का अनुमान लगाया गया था। वर्ष 2017-18, 2018-19 और 2019-20 के लिए पूर्वानुमानों को संज्ञान में लेते हुए क्रमशः 4.00, 4.50 और 4.90 लाख टीईयू परिगणित होता है। वर्ष 2017-18, 2018-19 और 2019-20 के लिए उपर्युक्त पूर्वानुमान के अनुसार क्रमशः 4.00, 4.50 और 4.90 लाख टीईयू परिगणित होता है जबकि वीसीटीपीएल ने अपने प्रस्ताव के पृ.सं. 16 पर केवल क्रमशः 3.69, 3.84 और 4.00 लाख टीईयू है।
	(ख) 2016-17 में वीसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात भी भेजें।	2016-17 में वीसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात 3.67 लाख टीईयू है।
(ii).	(क) वर्ष 2014-15 से 2015-16 के लिए वीसीटीपीएल के	वर्ष 2014-15 के लिए वीसीटीपीएल द्वारा प्रतिवेदित रॉयल्टी आंकड़े रु. 868.57 लाख और वर्ष

	वार्षिक लेखे वीपीटी को क्रमशः रु. 868.57 लाख और रु. 1368.61 लाख रॉयल्टी भुगतान के बारे में बताया गया है। पत्तन पुष्टि करे कि वीसीटीपीएल द्वारा प्रतिवेदित रॉयल्टी आंकड़े सही हैं और यह भी पुष्टि करें कि यह वीपीटी द्वारा वीसीटीपीएल के साथ किये गए एलए के प्रावधानों के अनुसार है।	2015-16 के लिए यह 1368.61 लाख होने की पुष्टि की गई है।																																				
	<p>(ख) वीसीटीपीएल ने वर्ष 2017-18 से 2019-20 तक के लिए वीपीटी को भुगतान की जाने वाली रॉयल्टी का अनुमान लगाया है जोकि निम्नवत् है:-</p> <table><tr><th rowspan="2">विवरण</th><th rowspan="2">अवधि</th><th colspan="3">वर्ष</th></tr><tr><th>2017-18</th><th>2018-19</th><th>2019-20</th></tr><tr><td rowspan="2">रु. प्रति टीईयू</td><td>अप्रैल से जून</td><td>500</td><td>500</td><td>750</td></tr><tr><td>जुलाई से मार्च</td><td>500</td><td>750</td><td>750</td></tr><tr><td rowspan="2">यातायात (टीईयू/ टन)</td><td>अप्रैल से जून</td><td>92,250</td><td>96,000</td><td>1,00,000</td></tr><tr><td>जुलाई से मार्च</td><td>2,76,750</td><td>2,88,000</td><td>3,00,000</td></tr><tr><td>कुल रॉयल्टी लाखों में</td><td>कुल</td><td>1845.00</td><td>2640.00</td><td>3000.00</td></tr><tr><td>स्वीकार्य रॉयल्टी (49%) (रु. लाखों में)</td><td></td><td>904.05</td><td>1293.60</td><td>1470.00</td></tr></table> <p>वीपीटी पुष्टि करे कि क्या उपर्युक्त तालिका में यथा प्रदर्शित के अनुसार वर्ष 2017-18, 2018-19 और 2019-20 के लिए वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित रॉयल्टी लाइसेंस करार के प्रासंगिक प्रावधानों के अनुसार है।</p>	विवरण	अवधि	वर्ष			2017-18	2018-19	2019-20	रु. प्रति टीईयू	अप्रैल से जून	500	500	750	जुलाई से मार्च	500	750	750	यातायात (टीईयू/ टन)	अप्रैल से जून	92,250	96,000	1,00,000	जुलाई से मार्च	2,76,750	2,88,000	3,00,000	कुल रॉयल्टी लाखों में	कुल	1845.00	2640.00	3000.00	स्वीकार्य रॉयल्टी (49%) (रु. लाखों में)		904.05	1293.60	1470.00	वीसीटीपीएल द्वारा वर्ष 2017-18, 2018-19 और 2019-20 के लिए सुविचारित रॉयल्टी दरें लाइसेंस करार के प्रासंगिक प्रावधानों के अनुसार है। रॉयल्टी पूर्वानुमानों की राशि वीसीटीपीएल के पूर्वानुमानित यातायात के अनुसार हैं।
विवरण	अवधि			वर्ष																																		
		2017-18	2018-19	2019-20																																		
रु. प्रति टीईयू	अप्रैल से जून	500	500	750																																		
	जुलाई से मार्च	500	750	750																																		
यातायात (टीईयू/ टन)	अप्रैल से जून	92,250	96,000	1,00,000																																		
	जुलाई से मार्च	2,76,750	2,88,000	3,00,000																																		
कुल रॉयल्टी लाखों में	कुल	1845.00	2640.00	3000.00																																		
स्वीकार्य रॉयल्टी (49%) (रु. लाखों में)		904.05	1293.60	1470.00																																		
(iii).	<p>(क) वर्ष 2014-15 से 2015-16 के लिए वीसीटीपीएल के वार्षिक लेखे वीपीटी को क्रमशः रु. 109.3 लाख और रु. 91.44 लाख के पट्टा किराया भुगतान के बारे में बताते हैं। जबकि वीसीटीपीएल ने लागत विवरण में पट्टा किराया वर्ष 2014-15 के लिए रु. 94.09 लाख और वर्ष 2015-16 के लिए रु. 85.30 लाख है। वीपीटी द्वारा वीसीटीपीएल के साथ किए गए एलए के प्रावधानों के अनुसार पट्टा किराया आंकड़े सही करें। क्षेत्र और लागू इकाई दर दर्शाते हुए विस्तृत गणना भी भेजें।</p>	<p>वीपीटी द्वारा अस्थायी रूप से दावाकृत और मै. वीसीटीपीएल द्वारा भुगतान किये गए पट्टा किरायों के संबंध में निम्नलिखित सूचना वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए नीचे तालिकाबद्ध की गई है:-</p> <table><tr><th rowspan="2">क्र. सं.</th><th rowspan="2">सीमाएं</th><th colspan="2">अवधि</th><th rowspan="2">किराये का प्रकार</th></tr><tr><th>2014-15</th><th>2015-16</th></tr><tr><td>1.</td><td>49,727.08 एम²</td><td>26,85,378.00</td><td>26,97,220.00</td><td rowspan="2">पत्तन दरमान (जैसाकि पट्टा करार में उल्लिखित किया गया है)</td></tr><tr><td>2.</td><td>1,14,200.00 एम²</td><td>61,58,035.00</td><td>61,89,857.00</td></tr><tr><td>3.</td><td>एसी.32.57</td><td></td><td>4,78,28,179.00</td><td>दरों की अनुसूची (पट्टा करार में यथा उल्लिखित)</td></tr><tr><td></td><td>कुल</td><td>88,43,413.00</td><td>5,67,15,256.00</td><td></td></tr></table>	क्र. सं.	सीमाएं	अवधि		किराये का प्रकार	2014-15	2015-16	1.	49,727.08 एम ²	26,85,378.00	26,97,220.00	पत्तन दरमान (जैसाकि पट्टा करार में उल्लिखित किया गया है)	2.	1,14,200.00 एम ²	61,58,035.00	61,89,857.00	3.	एसी.32.57		4,78,28,179.00	दरों की अनुसूची (पट्टा करार में यथा उल्लिखित)		कुल	88,43,413.00	5,67,15,256.00											
क्र. सं.	सीमाएं	अवधि			किराये का प्रकार																																	
		2014-15	2015-16																																			
1.	49,727.08 एम ²	26,85,378.00	26,97,220.00	पत्तन दरमान (जैसाकि पट्टा करार में उल्लिखित किया गया है)																																		
2.	1,14,200.00 एम ²	61,58,035.00	61,89,857.00																																			
3.	एसी.32.57		4,78,28,179.00	दरों की अनुसूची (पट्टा करार में यथा उल्लिखित)																																		
	कुल	88,43,413.00	5,67,15,256.00																																			
	(ख). वीसीटीपीएल ने वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए पट्टा																																					

	किराये का अनुमान लगाया है जोकि निम्नवत् है:-																																	
(i).	1,63,500 वर्ग मीटर के पट्टा के लिए <table><tr><th>विवरण</th><th colspan="3">वर्ष</th></tr><tr><th></th><th>2017-18</th><th>2018-19</th><th>2019-20</th></tr><tr><td>पट्टा दर प्रति वर्ग मी. प्रति सप्ताह</td><td>5.25</td><td>5.36</td><td>5.47</td></tr><tr><td>कुल पट्टा किराया</td><td>446,69,678</td><td>455,63,072</td><td>464,74,333</td></tr></table>	विवरण	वर्ष				2017-18	2018-19	2019-20	पट्टा दर प्रति वर्ग मी. प्रति सप्ताह	5.25	5.36	5.47	कुल पट्टा किराया	446,69,678	455,63,072	464,74,333	(i). तालिका के लिए 1,63,377 वर्ग मी. के पट्टा किराये की जोन-1क के लिए टीएमपी दर के अनुसार नीचे विस्तार से दिये गए अनुसार पुष्टि की गई है। <table><tr><th>Parti-culars</th><th colspan="3">Years</th></tr><tr><th></th><th>2017-18</th><th>2018-19</th><th>2019-20</th></tr><tr><td>पट्टा दर प्रति वर्ग मी. प्रति सप्ताह</td><td>5.16</td><td>5.26</td><td>5.37</td></tr><tr><td>कुल पट्टा किराया</td><td>4,46,69,657.10</td><td>4,55,63,067.89</td><td>4,64,74,319.45</td></tr></table>	Parti-culars	Years				2017-18	2018-19	2019-20	पट्टा दर प्रति वर्ग मी. प्रति सप्ताह	5.16	5.26	5.37	कुल पट्टा किराया	4,46,69,657.10	4,55,63,067.89	4,64,74,319.45
विवरण	वर्ष																																	
	2017-18	2018-19	2019-20																															
पट्टा दर प्रति वर्ग मी. प्रति सप्ताह	5.25	5.36	5.47																															
कुल पट्टा किराया	446,69,678	455,63,072	464,74,333																															
Parti-culars	Years																																	
	2017-18	2018-19	2019-20																															
पट्टा दर प्रति वर्ग मी. प्रति सप्ताह	5.16	5.26	5.37																															
कुल पट्टा किराया	4,46,69,657.10	4,55,63,067.89	4,64,74,319.45																															
(ii).	13,000 वर्ग मी. अतिरिक्त भूमि के लिए <table><tr><th>विवरण</th><th colspan="3">वर्ष</th></tr><tr><th></th><th>2017-18</th><th>2018-19</th><th>2019-20</th></tr><tr><td>पट्टा दर प्रति वर्ग मी. प्रति सप्ताह</td><td>3.17</td><td>3.24</td><td>3.30</td></tr><tr><td>कुल पट्टा किराया</td><td>21,44,407</td><td>21,87,295</td><td>22,31,041</td></tr></table>	विवरण	वर्ष				2017-18	2018-19	2019-20	पट्टा दर प्रति वर्ग मी. प्रति सप्ताह	3.17	3.24	3.30	कुल पट्टा किराया	21,44,407	21,87,295	22,31,041	(ii). और (iii)। वीपीटी का कोई प्रतिसाद नहीं।																
विवरण	वर्ष																																	
	2017-18	2018-19	2019-20																															
पट्टा दर प्रति वर्ग मी. प्रति सप्ताह	3.17	3.24	3.30																															
कुल पट्टा किराया	21,44,407	21,87,295	22,31,041																															
(iii).	कुल पट्टा किराया। <table><tr><th>विवरण</th><th colspan="3">वर्ष</th></tr><tr><th></th><th>2017-18</th><th>2018-19</th><th>2019-20</th></tr><tr><td>1,63,5000 वर्ग मी. के पट्टा किराये के लिए</td><td>446,69,678</td><td>455,63,072</td><td>464,74,333</td></tr><tr><td>13,000 वर्ग मी. की अतिरिक्त भूमि के लिए</td><td>21,44,407</td><td>21,87,295</td><td>22,31,041</td></tr><tr><td>सकल जोड़</td><td>468,14,085</td><td>477,50,367</td><td>487,05,374</td></tr></table> <p>पुष्टि करें कि क्या उपर्युक्त तालिका में यथा दिये गए वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित पट्टा किराया लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार है।</p>	विवरण	वर्ष				2017-18	2018-19	2019-20	1,63,5000 वर्ग मी. के पट्टा किराये के लिए	446,69,678	455,63,072	464,74,333	13,000 वर्ग मी. की अतिरिक्त भूमि के लिए	21,44,407	21,87,295	22,31,041	सकल जोड़	468,14,085	477,50,367	487,05,374													
विवरण	वर्ष																																	
	2017-18	2018-19	2019-20																															
1,63,5000 वर्ग मी. के पट्टा किराये के लिए	446,69,678	455,63,072	464,74,333																															
13,000 वर्ग मी. की अतिरिक्त भूमि के लिए	21,44,407	21,87,295	22,31,041																															
सकल जोड़	468,14,085	477,50,367	487,05,374																															
(iv).	(क) वीसीटीपीएल ने मुख्यतः संयंत्र एवं मशीनरी, आईटी, प्रशासनिक भवन के निर्माण आदि में वर्ष 2017-18 से 2019-20 में क्रमशः रु. 16747.04 लाख, रु. 1215 लाख और रु. 4188.97 लाख के लिए सकल प्रखंड में संवर्धनों का अनुमान लगाया है। वीपीटी से अनुरोध है कि वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित सकल प्रखंड में संवर्धनों की उपयुक्तता पर टिप्पणी करे।	वीसीटीपीएल के पत्र दिनांक 11-08-2017 और 01-09-2017 (प्रतिलिपियां प्रेषित) अनुबंध 'ख' के अनुसार, यह स्पष्ट किया गया है कि वीसीटीपीएल ने पिछले प्रशुल्क चक्रों अर्थात् 2014-15 से 2016-17 में आरएमक्यूसी और आरटीजीसी की खरीद को अवलंबित किया था और प्रशुल्क में 25 प्रतिशत की अतिरिक्त वृद्धि लागू नहीं की गई है। अब, वर्तमान प्रशुल्क चक्र में, वीसीटीपीएल ने बड़े आकार के पोतों की आवश्यकता को पूरा करने के लिए उपर्युक्त उपस्कर की खरीद के लिए प्रस्ताव किया है और क्योंकि मौजूदा क्रैन 25 वर्ष पुरानी हैं। इसलिए, इसे उचित महसूस किया गया है।																																
	(ख) वीसीटीपीएल ने यह भी सूचित किया है कि उन्होंने 4 आरटीजीसी और 2 आरएमक्यूसी की खरीद के लिए मै0 शानाहा झेनुआ हैवी इंडस्ट्रीज कम्पनी लि. के साथ खरीद करार पर	उपस्कर के पी.ओ. ब्योरे नहीं भेजे गए हैं और इसलिए उपस्कर के शुरू होने की तारीख पर टिप्पणी नहीं की जा सकती।																																

	हस्ताक्षर किए थे और इन क्रेनों के फरवरी 2018 के आखिर तक शुरू हो जाएंगी। वीसीटीपीएल द्वारा निर्दिष्ट इन उपस्कर के शुरू होने की तारीख पर वीपीटी विशेष टिप्पणी करें।	
	(ग) लाइसेंस करार के परिशिष्ट 16 के अनुसार, लाइसेंसी से यह अपेक्षा की जाती है कि वीपीटी मानदंडों के अनुसार इसके जीवनकाल की समाप्ति पर उपस्कर बदले और लाइसेंसी को इसके जीवनकाल की समाप्ति से काफी पहले बदलने की योजना बनानी चाहिए। तथापि, वीसीटीपीएल के प्रस्ताव में यह नहीं कहा गया है कि यह आरएमक्यूसी और आरटीज्यूसी को बदलने के लिए है।	वीसीटीपीएल के पत्र दिनांक 11-08-2017 और 01-09-2017 (प्रतिलिपियां प्रेषित) अनुबंध 'ख' के अनुसार, यह स्पष्ट किया गया है कि वीसीटीपीएल ने पिछले प्रशुल्क चक्रों अर्थात् 2014-15 से 2016-17 में आरएमक्यूसी और आरटीज्यूसी की खरीद को अवलंबित किया था और इसलिए प्रशुल्क में 25 प्रतिशत की अतिरिक्त वृद्धि लागू नहीं की गई है। अब, वर्तमान प्रशुल्क चक्र में, वीसीटीपीएल ने बड़े आकार के पोतों की आवश्यकता को पूरा करने के लिए उपर्युक्त उपस्कर की खरीद के लिए प्रस्ताव किया है और क्योंकि मौजूदा क्रेन 25 वर्ष पुरानी हैं। इसलिए, इसे उचित महसूस किया गया है।
(व).	प्राधिकरण ने सिवाय पोतांतरण कंटेनरों के तत्समय प्रचलित सभी दरमानों में पिछले प्रशुल्क आदेश सं. टीएमपी/13/2015-वीसीटीपीएल दिनांक 30 मार्च 2016 में 13.75 प्रतिशत वृद्धि प्रदान की थी। पोतांतरण कंटेनर के लिए, वीसीटीपीएल द्वारा यथा प्रस्तावित 15.16 प्रतिशत की कटौती लागू की गई थी। इसके अलावा वीसीटीपीएल को पोतांतरण कंटेनर के सिवाय सभी प्रशुल्क मदों के लिए 25 प्रतिशत की वृद्धि प्रदान की गई थी और 1 नई आरएमक्यूसी और 4 आरटीज्यूसी की शुरुआत की तारीख से अथवा 1 मई 2016, जो भी बाद में हो, लागू किया जाएगा। इस संदर्भ में, वीसीटीपीएल ने सूचित किया है कि वीसीटीपीएल ने वैश्विक मंदी और अनिश्चित स्थानीय बाजार स्थिति के कारण अगले प्रशुल्क चक्र में क्रेनों में निवेश को आस्थगित किया गया है। वीसीटीपीएल ने यह भी कहा है कि उसने पोतांतरण कंटेनर के सिवाय 13.75 प्रतिशत वृद्धि प्रदान करते हुए प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित आदेश दिनांक 30 मार्च 2016 द्वारा अनुमोदित संशोधित दरमान 15 मई 2016 से लागू किया था जबकि इसके विपरीत प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित 01 मई 2016 की प्रभावी तारीख ट्रेड से अभ्यावेदन पर आधारित थी। वीपीटी, लाइसेंसदाता पत्तन होने के नाते, वीसीटीपीएल द्वारा यथा प्रतिवेदित उपर्युक्त तथ्यों की पुष्टि करे और यह भी पुष्टि करे कि वीसीटीपीएल द्वारा संशोधित दर 15 मई 2016 से लागू की गई थी।	वीसीटीपीएल ने वैश्विक मंदी और बाजार परिस्थितियों के कारण पिछले प्रशुल्क चक्र अर्थात् 2014-15 से 2016-17 में क्रेनों में निवेश को आस्थगित कर दिया था। मौजूदा प्रशुल्क चक्र अर्थात् 2017-18 से 2019-20 में 2 क्रेनों तथा 4 आटीजी में निवेश किए जा रहे हैं। वीसीटीपीएल द्वारा यथा उल्लिखित क्रेनों के लिए आदेश आपूर्तिकर्ताओं को पहले ही दिया जा चुका है और क्रेनों की डिलीवरी लगभग दिसम्बर-जनवरी 18 में होने की संभावना है। क्रेनों की शुरुआत फरवरी 2018 मार्च 2018 तक होने की उम्मीद है। वीसीटीपीएल ने ट्रेड की ओर से वीसीटीपीएल द्वारा दिये गए अभ्यावेदन के मद्देनजर आदेश दिनांक 30 मार्च 2016 दिनांक 15-05-2016 से कार्यान्वित किया है। मै0 वीसीटीपीएल से प्राप्त पत्र दिनांक 01-0-2017 की प्रतिलिपि भेजी गई है।

15. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये व्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाये जायेंगे।

16. मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:

- (i). विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) के दरमान (एसओआर) पिछली बार इस प्राधिकरण द्वारा आदेश दिनांक 21 मार्च 2015 द्वारा अनुमोदित किये गए थे जिनकी वैधता 31 मार्च 2017 तक थी। जैसाकि लागत विवरण में प्रदर्शित स्थिति के आधार पर पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान पूर्व अनुच्छेदों में बताया गया है, इस प्राधिकरण ने इस शर्त के अधीन पोतांतरण कंटेनरों के सिवाय सभी श्रेणियों के कंटेनरों तथा सेवाओं के लिए 01 अप्रैल 2016 से 13.10 प्रतिशत की प्रशुल्क वृद्धि प्रदान की गई थी कि प्रस्तावित उपस्कर अर्थात् 4 आरटीज्यूसी तथा 01 नई आरएमक्यूसी वीसीटीपीएल द्वारा 01 अप्रैल 2016 तक शुरू किये गये हैं। पोतांतरण कंटेनर के लिए प्रशुल्क 01 अप्रैल 2016 से वीसीटीपीएल द्वारा किये गए अनुरोध अनुसार 15.16 प्रतिशत तक कम किया गया था।

तत्पश्चात, वीसीटीपीएल ने आदेश सं. टीएमपी/31/2015-वीसीटीपीएल दिनांक 21 मार्च 2015 द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क आदेश में कुछ घटकों की समीक्षा करने के लिए एक समीक्षा आवेदन दिनांक 30 अप्रैल 2015 दाखिल किया था। इस प्राधिकरण ने वीसीटीपीएल के समीक्षा आवेदन का निपटान करते हुए उक्त आदेश दिनांक 21 मार्च 2015 में 01 मई 2016 से पोतांतरण कंटेनर को छोड़कर सभी प्रशुल्क मदों में 13.10 प्रतिशत की बजाय 13.75 प्रतिशत वृद्धि प्रदान की थी। पोतांतरण कंटेनर के संबंध में, 01 अप्रैल 2016 से वीसीटीपीएल द्वारा यथा प्रस्तावित और मार्च 2015 आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा 15.16 प्रतिशत की कटौती को बनाये रखा गया था। उसके अलावा, लागत विवरण में दर्शाई गई घाटा स्थिति के आधार पर, इस प्राधिकरण ने 01 मई 2016 से अथवा वीसीटीपीएल द्वारा अतिरिक्त उपस्कर अर्थात् 1 आरएमक्यूसी और 4

आरटीजीसी शुरू किये जाने की तारीख, जो भी बाद में हो, से पोतारण कंटेनर को छोड़कर सभी प्रशुल्क मदों में 25 प्रतिशत की वृद्धि प्रदान की थी। जैसाकि पहले बताया गया है, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित वीसीटीपीएल के दरमान की वैधता 31 मार्च 2017 तक है।

- (ii). मार्च 2017 में वीसीटीपीएल द्वारा दाखिल मूल प्रस्ताव 2017-18 से 2019-20 को कवर करती तीन वर्षों की अवधि के लिए था। अनुमान 2016-17 के आंकड़ों पर आधारित थे जिनमें कुछ वास्तविक और कुछ अनुमान थे। मूल प्रस्ताव में, वीसीटीपीएल ने लदे हुए तथा खाली कंटेनर के लिए समेकित प्रहस्तन दर में 8.68 प्रतिशत वृद्धि की मांग की थी।

विशाखापत्तनम कंटेनर लाइन्स एसोसिएशन (वीसीएलए) ने मामले की कार्यवाही के दौरान बताया था कि वीसीटीपीएल एक निजी संपत्ति है जहां निर्यात कंटेनर आयात कंटेनरों से अधिक होते हैं। ज्यादातर निर्यात मात्रा टर्मिनल में खाली कंटेनरों को खिसकाने पर आधारित होता है। उन्होंने आगे यह भी बताया कि वे कंटेनर यातायात को आकर्षित करने के लिए विजाग में खाली लाता है। खाली कंटेनर की प्रहस्तन दर में कोई वृद्धि ट्रेड को हतोत्साहित करेगी और इसलिए अनुरोध किया है कि खाली कंटेनरों के प्रशुल्क में वृद्धि नहीं होनी चाहिए।

तत्पश्चात, वीसीटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 09 अगस्त 2017 के कवर में वर्ष 2016-17 के लिए अनुमानों को अद्यतन करते हुए 2016-17 के अलेखापरीक्षित वास्तविक आंकड़ों के आधार पर वर्ष 2017-18 से 2019-20 के कुछ अनुमानों को संशोधित करते हुए तथा वास्तविक आंकड़ों के साथ वर्ष 2016-17 के लिए अनुमानों को अद्यतन करते हुए संशोधित लागत विवरण दाखिल किये थे। संशोधित लागत विवरण के आधार पर, वीसीटीपीएल ने अपने मूल प्रस्ताव में मांग किये गए 8.68 प्रतिशत की प्रशुल्क वृद्धि के विरुद्ध एसओआर के 1.1.क (क) के अधीन आयात तथा निर्यात लदे हुए कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए समेकित दर में 23.30 प्रतिशत प्रशुल्क वृद्धि की मांग की थी। ट्रेड से मांग के आधार पर, वीसीटीपीएल ने संशोधित प्रस्ताव में खाली कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए समेकित दर में किसी वृद्धि का प्रस्ताव नहीं किया था। सभी अन्य प्रशुल्क मदों पर, वीसीटीपीएल ने अपने विचार के आधार पर यथास्थिति का प्रस्ताव रखा था कि पड़ोस के गैर महापत्तनों से प्रतिस्पर्धा है और परिवर्तनशील वैश्विक बाजार है।

वीसीटीपीएल द्वारा अपने पत्र दिनांक 09 अगस्त 2017 द्वारा दाखिल संशोधित प्रस्ताव और इस मामले की कार्यवाही के दौरान वीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए सुविचारित किये गये हैं।

- (iii). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.13 प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित करने के समय विश्वास किये गये पूर्वानुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर महापत्तन न्यास/निजी टर्मिनल के वास्तविक भौतिक एवं वित्तीय कार्यानिष्पादन की समीक्षा करने का अधिकार देता है।

वीसीटीपीएल के प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान, इस प्राधिकरण ने उक्त वर्षों हेतु अनुमानों पर विश्वास करते हुए वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए प्रशुल्क निर्धारित किया था। वैसे, उक्त वर्षों के लिए वास्तविक आंकड़ों के साथ वर्ष 2014-15 से 2016-17 के अनुमानों की तुलना करना जरूरी है। वीसीटीपीएल ने वर्ष 2014-15 तथा 2015-16 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे और वर्ष 2016-17 के अस्थायी वार्षिक लेखे यह कहते हुए भेजे हैं कि 2016-17 के लिए वित्तीय विवरण भारतीय लेखांकन मानकों के अधीन तैयार किये जाने हैं। चूंकि वर्ष 2016-17 के लिए पूर्व अवधि विश्लेषण में सुविचारित आंकड़े अस्थायी लेखों पर आधारित हैं, इसलिए वर्ष 2016-17 के लिए वास्तविक स्थिति अगली प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही के दौरान लेखापरीक्षित लेखों के आधार पर समीक्षा करने के अधीन होगी। अगले प्रशुल्क वैधता चक्र में समीक्षा पर वर्ष 2016-17 के लिए अब सुविचारित लेखापरीक्षित लेखों तथा अस्थायी लेखों के अनुसार वास्तविक से भिन्नता, यदि कोई हो, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार मानी जाएगी।

पूर्व अवधि के अनुमानों के सापेक्ष वास्तविक आंकड़ों का विश्लेषण करने से पहले, यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि वर्ष 2016-17 के लिए वीसीटीपीएल के वार्षिक लेखे सीएफएस से आय तथा व्यय अलग-अलग रिपोर्ट करते हैं। यहां बताना प्रासंगिक है कि वीपीटी के साथ वीसीटीपीएल द्वारा किये गये लाइसेंस करार दिनांक 11 सितम्बर 2002 के अनुसार, वीसीटीपीएल को दिया गया लाइसेंस वीसीटीपीएल में पूर्णतः कंटेनर प्रहस्तन के लिए है। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क कंटेनर प्रहस्तन सेवाओं के लिए है। इस प्राधिकरण ने सीएफएस के लिए कोई प्रशुल्क अनुमोदित नहीं किया है। सीएफएस सेवाओं के लिए वीसीटीपीएल द्वारा अनुसरित प्रशुल्क व्यवस्था के लिए इस प्राधिकरण का अनुमोदन नहीं है। वीसीटीपीएल ने सीएफएस से संबंधित आय तथा व्ययों को अलग रखा है जोकि लागत विवरण से वर्ष 2016-17 हेतु वार्षिक लेखों में अलग से बताये गए हैं। इसके अलावा, वर्ष 2016-17 के वार्षिक लेखों से, वर्ष 2015-16 के लिए यह देखा गया है कि सीएफएस से संबंधित रु. 4.87 लाख का व्यय हुआ है जिसे वीसीटीपीएल ने मिलान विवरण से सही अलग रखा है। इस प्रकार, संक्षेप में वीसीटीपीएल ने वर्ष 2016-17 के वार्षिक लेखों में यथा प्रतिवेदित टर्मिनल प्रहस्तन गतिविधि से संबंधित आय और व्ययों पर ही विचार किया है।

मौजूदा टर्मिनल में वीसीटीपीएल द्वारा किये गए सीएफएस परिचालन वीसीटीपीएल द्वारा वीपीटी के साथ किये गए किए गए लाइसेंस करार दिनांक 11 सितम्बर 2002 से नहीं आते हैं जोकि वीपीटी के बाहरी हारबर में सम्पूर्ण कंटेनर टर्मिनल के विकास, परिचालन तथा अनुरक्षण के लिए है। यह भूस्वामी पत्तन को इस प्रश्न पर स्वयं को संतुष्ट करना है कि क्या वीसीटीपीएल द्वारा प्रदत्त सीएफएस सेवाएं लाइसेंस करार द्वारा आच्छादित हैं।

- (iv). अनुमानित स्थिति पर पहुंचने के लिए पिछले आदेश में अनुसरित दृष्टिकोण वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए वास्तविक निवल अधिशेष/घाटा का मूल्यांकन करने के लिए अंगीकृत किया गया है। वीसीटीपीएल द्वारा दाखिल लागत विवरण में किये गए संशोधनों के साथ वर्ष 2014-15 से 2016-17 के दौरान वीसीटीपीएल के निष्पादन के विश्लेषण पर नीचे चर्चा की गई है:-

- (क). तदनुरूपी अवधि के लिए मार्च 2015 के प्रशुल्क आदेश और मार्च 2016 के समीक्षा आदेश में 2,51,000 टीईयू, 2,94,485 टीईयू और 3,12,154 टीईयू कुल 8,57,639 टीईयू के सापेक्ष वर्ष 2014-15 से 2016-17 के दौरान वीसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात 2,48,163 टीईयू, 2,91,621 टीईयू और 3,66,683 टीईयू है। प्रत्यक्ष कार्यानिष्पादन में भिन्नता 5.7 प्रतिशत सकारात्मक है जोकि 20 प्रतिशत से कम है।

- (ख). वीसीटीपीएल द्वारा दाखिल समीक्षा आवेदन पर पिछले प्रशुल्क आदेश दिनांक 30 मार्च 2016 में, इस प्राधिकरण ने, उक्त आदेश के पैरा सं. 14.6 और 14.7 में यथा प्रतिवेदित, पोतांतरण कंटेनर को छोड़कर 01 मई 2016 से सभी प्रशुल्क मदों के लिए 13.75 प्रतिशत की वृद्धि प्रदान की थी। प्रशुल्क मदों में 25 प्रतिशत वृद्धि के अलावा इस शर्त के अधीन स्वीकार की गई थी कि वीसीटीपीएल 2 पुरानी

आरटीजीसी को बदलने के साथ 4 नई आरटीजीसी और एक नई आरएमक्यूसी के साथ एक पुरानी आरएमक्यूसी को 01 अप्रैल 2016 तक बदलेगा।

वीसीटीपीएल ने वीसीएलए द्वारा किये गए अनुरोध के आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित 01 मई 2016 से प्रभावी के विपरीत 15 मई 2016 से दरमान के खंड (1) में इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकृत 13.75 प्रतिशत प्रशुल्क वृद्धि कार्यान्वित की गई है। वीसीटीपीएल ने पुष्टि की है कि इस प्राधिकरण द्वारा पारित समीक्षा आदेश में अनुमोदित 25 प्रतिशत की वृद्धि जोकि 4 नई आरटीजीसी और 1 आरएमक्यूसी शुरू किये जाने से जुड़ी है, कार्यान्वित नहीं किया गया है क्योंकि वीसीटीपीएल, वैश्विक मंदी तथा अनिश्चित स्थानीय बाजार स्थिति के कारण, अगले प्रशुल्क चक्र में क्रैनों में निवेश आस्थगित किया गया है अर्थात् जिसके लिए मौजूदा प्रशुल्क की मांग की गई है। वीपीटी ने यह भी पुष्टि की है कि वीसीटीपीएल ने पिछले प्रशुल्क चक्रों अर्थात् 2014-15 से 2016-17 में आरएमक्यूसी और आरटीजीसी की खरीद को आस्थगित किया है और इसलिए प्रशुल्क में अतिरिक्त 25 प्रतिशत वृद्धि कार्यान्वित नहीं की गई है।

वीसीटीपीएल द्वारा प्रतिवेदित उपर्युक्त स्थिति के आधार पर, 15 मई 2016 से 31 मार्च 2017 तक पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित आय अनुमान पोतांतरण कंटेनर के सिवाय सभी प्रशुल्क मदों के लिए 13.75 प्रतिशत तक यथानुपात आधार पर समायोजित (वर्धित) किये गए हैं जहां वास्तविक आय के साथ तरह तरह की तुलना के लिए प्रदत्त प्रशुल्क वृद्धि के प्रभाव को लेने के लिए 01 अप्रैल 2016 से 15.16 प्रतिशत तक कटौती की गई है।

- (ग). लागत विवरण में वीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित वास्तविक आय और व्यय की मदें वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित अलग-अलग आंकड़ों से मेल नहीं खाती हैं क्योंकि लेखों में मदों का वर्गीकरण लागत विवरण से भिन्न है और कुछ मदों पर लागत विवरण में किये गए समायोजन के कारण भी है। तथापि, वीसीटीपीएल ने वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित लाभ/हानि के साथ लागत विवरण में निवल अधिशेष/घाटा का मिलान करते हुए विवरण भेजा है और इसलिए इसके लागत विवरण में वीसीटीपीएल द्वारा दिये गए वास्तविक आंकड़े इस विश्लेषण में विचार किए गए हैं।
- (घ). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.1. के अनुपालन में, दूसरे उच्चतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित स्तर होने के नाते 49 प्रतिशत का रॉयल्टी भुगतान वीसीटीपीएल के पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार पास-थ्रू रूप में इसके द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात पर स्वीकार किया गया है।
- (ङ). जमाराशियों तथा निवेश से ब्याज एवं वित्त व्यय और ब्याज आय पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुसरित स्थिति को बनाये रखते हुए लागत विवरण और अन्य बीओटी परिचालकों के लिए अंगीकृत दृष्टिकोण में सुविचारित नहीं किये गए हैं।
- (च). वार्षिक लेखे बताते हैं कि वीसीटीपीएल द्वारा वर्ष 2014-15 के लिए रु. 608.80 लाख और वर्ष 2015-16 में रु. 1246.98 लाख बीमा दावे प्राप्त किये हैं। वीसीटीपीएल ने इसे एकमुश्त आय उद्धरित करते हुए वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए उपर्युक्त बीमा दावा आय को अलग रखा है। वीसीटीपीएल ने चक्रवात से संबंधित आय वर्ष 2014-15 में रु. 608.80 लाख और वर्ष 2015-16 में रु. 719.31 लाख को एकमुश्त आय उद्धरित करते हुए अलग रखा है। वीसीटीपीएल द्वारा अंगीकृत इस दृष्टिकोण को स्वीकार किया गया है।
- (छ). (i). वीसीटीपीएल के वार्षिक लेखे वर्ष 2014-15 से 2016-17 में क्रमशः रु. 380.08 लाख, रु. 406.70 लाख और रु. 0.60 लाख का निवल विदेशी मुद्रा विनिमय घाटा बताता है।

वीसीटीपीएल ने वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित वास्तविक विदेशी मुद्रा लाभ/हानि का ब्रेकअप प्रस्तुत किया है।

प्रशुल्क आदेश 2015 एवं समीक्षा आदेश सं. टीएएमपी/31/2015-वीसीटीपीएल दिनांक 30 मार्च 2016 में, वास्तविक लेनदेन के कारण हो वाले विदेशी मुद्रा लाभ/हानि और वास्तविक भुगतान प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया के प्रयोजन के लिए लागत विवरण में लिये गए हैं। ऋण/परिसंपत्तियों/व्ययों के पुनर्विवरण के कारण होने वाले विदेशी मुद्रा लाभ अथवा हानि प्रशुल्क निर्धारित किये जाने के समय सुविचारित नहीं किये गए हैं। वर्ष 2014-15 से 2016-17 के वास्तविक आंकड़ों का विश्लेषण करते समय इसी दृष्टिकोण का अनुसरण किया गया है।

वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित निवल विदेशी मुद्रा घाटे में से वीसीटीपीएल ने खरीददार के क्रेडिट (बीसी), एफसी ऋण पुनर्विवरण, विदेशी मुद्रा गैर वापसीयोग्य (एफसीएनआर) ऋण पुनर्विवरण, बीसी पर ब्याज, आदि के लिए वर्ष 2014-15, 2015-16 और 2016-17 के लिए क्रमशः रु. 379.61 लाख (अर्थात् रु. 380.29 लाख विदेशी मुद्रा घाटा घटा रु. 20.71 लाख विदेशी मुद्रा लाभ), रु. 406.74 लाख (अर्थात् रु. 446.91 लाख विदेशी मुद्रा घाटा घटा रु. 40.20 लाख विदेशी मुद्रा लाभ) और शून्य को अलग रखा है। लेखों में प्रतिवेदित आंकड़ों के साथ मिलान करते हुए वीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित निवल विदेशी मुद्रा घाटा और पुनर्विवरण के लेखा पर इसकी सीमा तक स्वीकार्य निवल विदेशी मुद्रा घाटा/लाभ के ब्योरे नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

(रु. में)

क्र.सं.	विवरण	वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लेखापरीक्षित लेखों और वर्ष 2016-17 के अस्थायी लेखों में प्रतिवेदित आंकड़ों से विधिवत् मिलान करते हुए वीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित विदेशी मुद्रा विनिमय हानि/लाभ का ब्रेकअप			व्यय रूप में स्वीकृत पुनर्भुगतान के लेखा पर निवल विदेशी मुद्रा हानि		
		एफवाई 2014-15 (लेखापरीक्षित)	एफवाई 2015-16 (लेखापरीक्षित)	एफवाई 2016-17 (अस्थायी)	एफवाई 2014-15 (लेखापरीक्षित)	एफवाई 2015-16 (लेखापरीक्षित)	एफवाई 2016-17 (अस्थायी)
1	प्रबंधन शुल्क	42,109	1,438	15,444	42,109	1,438	15,444
2	एएमसी - नवीस एलएलसी	941	(7,747)	(1,076)	941	(7,747)	(1,076)
3	पुर्जों का आयात	1,394	193	-	1,394	193	-
4	बीसी पर ब्याज	15,007	-	-	-	-	-
5	यात्रा और अन्य व्यय	2,276	2,332	6,340	2,276	2,332	6,340
6	खरीददार क्रेडिट (बीसी) एफसी ऋण पुनर्विवरण	32,029,255	30,907,372	-	-	-	-
7	एफएनसीआर ऋण पुनर्भुगतान (विदेशी मुद्रा लाभ/हानि)	(6,980)	(4,013,002)	-	(6,980)	(4,013,002)	-
8	एफसीएनआर ऋण पुनर्विवरण	5,938,467	13,779,714	-	-	-	-
9	बैंक प्रभार	(13,727)	294	-	(13,727)	294	-
10	फोरेक्स देयता का पुनर्विवरण	-	-	39,312	-	-	-
	कुल विदेशी मुद्रा घाटा/(लाभ)	38,008,742	40,670,595	60,020	26,013	(4,016,492)	20,708

वीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित ब्योरो से, खरीददारों के क्रेडिट के पुनर्विवरण के लेखा पर प्रतिवेदित निवल विदेशी विनिमय घाटा, एफसीएनआर ऋण पुनर्विवरण तथा फोरेक्स देयता का पुनर्विवरण, क्रमशः रु. 379.82 लाख, रु. 446.87 लाख और रु. 39.31 लाख जोकि संदर्भ के लिए निम्नलिखित तालिकाबद्ध रूप में अलग रखे गए हैं:-

विवरण	2014-15	2015-16	2016-17
खरीददार के क्रेडिट (बीसी) एफसी ऋण पुनर्विवरण	32,029,255	30,907,372	-
फोरेक्स देयता का पुनर्विवरण	-	-	39,312
एफसीएनआर ऋण पुनर्विवरण	5,938,467	13,779,714	-
कुल	37,982,729	44,687,087	39,312

(ii). इसके अलावा, वर्ष 2016-17 के लिए, वीसीटीपीएल ने लागत विवरण में रु. 1826.33 लाख के विदेशी मुद्रा घाटे की पृथक प्रविष्टि पर विचार किया है। वीसीटीपीएल ने बताया है कि 2014-15 और 2016-17 में अ.डा. 18.37 मिलियन का वास्तविक ऋण भुगतान किया है। वीसीटीपीएल द्वारा सुविचारित उक्त आंकड़े वर्ष 2014-15 से 2015-16 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों और वर्ष 2016-17 के अस्थायी वार्षिक लेखों में नहीं पाये गए हैं। वर्ष 2014-15 से 2015-16 के लेखापरीक्षित लेखों और वर्ष 2016-17 के अस्थायी लेखों में प्रतिवेदित आंकड़े और पहले यथा स्पष्ट किये गये पुनर्भुगतान के लेखा पर होने वाला विदेशी मुद्रा लाभ/हानि और वीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित ब्रेकअप के आधार पर उपर्युक्त तालिका में दिये गए पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

(v). (क). वीसीटीपीएल ने जून 2003 से जून 2008 तक पांच वर्षों की अवधि के लिए वीसीटीपीएल को तकनीकी ज्ञान तथा प्रबंधकीय सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए दुबई पोर्ट्स इंटरनेशनल और यूनाइटेड लाइनर एजेंसीज (यूएलए) के साथ तकनीकी सेवा करार किया था। चूंकि प्राप्त की गई तकनीकी सेवाओं का लाभ सम्पूर्ण परियोजना काल में होने की उम्मीद थी, इसलिए वीसीटीपीएल द्वारा किये गए प्रथम करार के मामले में तकनीकी सेवा परियोजना अवधि में बांटी गई थी। पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश में लागत विवरण में

सुविचारित टीएसएफ भुगतान का वार्षिक प्रभाव प्रथम करार के संबंध में वर्ष 2014-15 से 2015-16 के लिए रु. 15.70 प्रतिवर्ष है जोकि पिछली अवधि विश्लेषण में भी विचार किया गया है।

- (ख). पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, वीसीटीपीएल ने 10 मार्च 2011 से पांच वर्षों की अवधि के लिए नए उपस्कर की तकनीकी जानकारी उपलब्ध करवाने के लिए डीपी वर्ल्ड एफजेडई (डीपीडब्ल्यूएफ) के साथ दूसरा करार किए जाने के बारे में बताया था। इस करार की वैधता अ.डा. 50000 के वार्षिक निश्चित शुल्कों के लिए मार्च 2016 तक था। पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, इस प्राधिकरण के पास इस शर्त के अधीन परिचालन लागतों के हिस्से के रूप में टीएसएफ स्वीकृत आदेश में उल्लिखित कारण थे कि वीसीटीपीएल अगली प्रशुल्क समीक्षा के समय आईटी निर्धारण आदेशों की प्रतियां प्रस्तुत करेगा।
- (ग). वीसीटीपीएल ने मौजूदा कार्यवाहियों में बताया है कि इसने 17 दिसम्बर 2014 से डीपीडब्ल्यूएफ के साथ दूसरा नया करार किया था जब दूसरा टीएसएफ करार पहले से प्रचलन में था। जब करार अवधि के लिए डीपीडब्ल्यूएफ के साथ वीसीटीपीएल द्वारा किये गए दूसरे टीएसएफ करार के लिए कारण बताने का अनुरोध किया गया था जोकि दूसरे करार की अनुबंध अवधि का दोहराया जाना है जोकि मार्च 2016 तक वैध है, वीसीटीपीएल ने बताया है कि मौजूदा परियोजना एवं नई विस्तार परियोजना के प्रबंधन तथा परिचालन के लिए 16 दिसम्बर 2014 को नया करार किया गया था। अनुसूची 3 (क) का नया टीएसएफ करार विनिर्दिष्ट करता है कि नये करार पर हस्ताक्षर करने के बाद, दूसरा करार नये करार की प्रभावी तारीख से समाप्त कर दिया गया है। उक्त करार में दिया गया है कि वीसीटीपीएल नये तीसरे करार की प्रभावी तारीख से अ.डा. 50000 प्रतिवर्ष 30 नवम्बर 2015 तक अदा करेगा। इसके अलावा, डीपी वर्ल्ड के साथ वीसीटीपीएल द्वारा किये गये 16 दिसम्बर 2014 से प्रभावी उक्त टीएसएफ करार की अनुसूची 3 (ख) में बताया गया है कि वीसीटीपीएल अ.डा. 175000 का वार्षिक परामर्श शुल्क अदा करेगा जोकि मौजूदा टर्मिनल के संदर्भ में है। नया टीएसएफ अनुबंध करार की समाप्ति तक वैध है। उक्त करार में विस्तार परियोजना के शुरू होने से विस्तार परियोजना के मामले में निश्चित अवधि और परिवर्तनीय शर्तों में वीसीटीपीएल द्वारा देय वार्षिक परामर्श शुल्क दिया गया है। वीसीटीपीएल ने विस्तार परियोजना के मामले में देय टीएसएफ को नहीं लेकर सही किया है जोकि वीसीटीपीएल द्वारा वीपीटी के साथ किए गए मौजूदा लाइसेंस करार का हिस्सा नहीं है।

वीसीटीपीएल ने, तीसरे टीएसएफ अनुबंध के मामले में, वर्ष 2014-15 तथा 2016-17 के लिए क्रमशः रु. 31.48 लाख, रु. 115.31 लाख और रु. 116.99 लाख कुल रु. 263.77 लाख दिसम्बर 2014 से समानुपातिक रूप से टीएसएफ पर विचार किया है और परियोजना की शेष 18 वर्षों की अवधि में बांटा है। वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए, वीसीटीपीएल ने तीसरे अनुबंध के मामले में अ.डा. 175000 और तीन वर्षों के प्रत्येक वर्ष के लिए 1 अ.डा. - 69, 70 एवं 71 की विनिमय दर लागू करते हुए अनुमान लगाया है और कुल टीएसएफ रु. 367.50 लाख अनुमानित किया गया है। टीएसएफ के अनुमान में विस्तार परियोजना से संबंधित टीएसएफ शामिल नहीं किया गया है जोकि पृथक परियोजना के लिए है तथा अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण द्वारा शासित किया जाता है।

- (घ). यहां उल्लेख करना प्रासंगिक है कि वीसीटीपीएल द्वारा किए गए उपर्युक्त अनुबंध ऐसे एक संगठन के साथ हैं जो इसके प्रमोटर्स में शामिल है। मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.1 के अनुसार, निजी टर्मिनलों द्वारा अपने प्रमोटर्स अथवा उनके सहयोगी स्वामी को निजी टर्मिनलों द्वारा देय तकनीकी सेवा शुल्क (टीएसएफ) को प्रशुल्क निर्धारण प्रयोजनों के लए लागत की मद के रूप में स्वीकार किया जा सकता है यदि 'आर्म्स लैथ रिलेशनशिप' की यार्ड-स्टिक आयकर अधिनियम, 1961 के अधीन यथा परिभाषित स्थापित की गई है।

21 मार्च 2015 आदेश का पैरा (xxii) वीसीटीपीएल से अपेक्षा करता है कि वह आयकर प्रयोजन के लिए लागत की मद के रूप में टीएसएफ को स्वीकृति प्रदान करते हुए प्रासंगिक आयकर निर्धारण आदेश भेजे और इस दूसरे करार से होने वाले टीएसएफ के वास्तविक भुगतान के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भी भेजे अथवा मौजूदा कार्यवाही में व्यय रूप में स्वीकृत दूसरे अनुबंध के संदर्भ में टीएसएफ व्यय समायोजित किया जाएगा अर्थात् अगले प्रशुल्क संशोधन में समाप्त किया जाएगा।

वीसीटीपीएल ने अब वित्तीय वर्ष 2012-13 और 2013-14 के लिए आईटी निर्धारण आदेश भेजे हैं जिनमें दूसरे अनुबंध के मामले में तकनीकी सेवा शुल्क शामिल है। वित्तीय वर्ष 2012-13 तथा 2013-14 के लिए वीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित आईटी निर्धारण आदेशों की प्रतियां देखने पर यह देखा गया है कि आईटी प्राधिकारियों ने तत्संबंधी वर्षों में आयकर निर्धारण के प्रयोजन के लिए व्यय रूप में "प्रबंधन परामर्श शुल्क" रूप में तकनीकी सेवा शुल्क स्वीकृत की है।

वीसीटीपीएल ने बताया है कि तीसरा अनुबंध वित्तीय वर्ष 2014-15 के अधीन आता है और वर्ष 2014-15 से 2015-16 के लिए निर्धारण आदेश अभी प्राप्त होने हैं। अतः वीसीटीपीएल ने वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए आयकर अधिनियम, 1961 की धारा 92 (क) और 92 ई के अधीन लेखापरीक्षक के प्रमाणपत्र भेजे हैं। वीसीटीपीएल ने वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए परामर्शदाता को भुगतान किए गए टीएसएफ का दस्तावेजी साक्ष्य भेजा है।

वीसीटीपीएल द्वारा किए गए निवेदनों के मद्देनजर दूसरे और तीसरे अनुबंध के संदर्भ में कि पुराने टीएसएफ करार के लिए टीएसएफ जिसे आईटी द्वारा व्यय रूप में स्वीकार किया गया है और वित्तीय वर्ष 2012-13 और 2013-14 के लिए वीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित आईटी निर्धारण आदेशों पर विश्वास करते हुए जिसमें दूसरे अनुबंध के हिस्से के लिए टीएसएफ शामिल है और यह भी स्वीकार करते हुए कि पूर्वकाल में टीएसएफ आईटी प्राधिकारियों द्वारा स्वीकार किया गया है जो यह स्थापित करता है कि लेनदेन का आर्म्स लैथ रिलेशनशिप बनाये रखा गया है, अनुवर्ती अनुच्छेदों में यथा स्पष्ट दूसरे टीएसएफ और तीसरे टीएसएफ के मामले में तकनीकी सेवा शुल्क का प्रभाजन स्वीकार किया गया है।

वीसीटीपीएल ने, तीसरे टीएसएफ अनुबंध के मामले में, वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए क्रमशः रु. 31.48 लाख, रु. 115.31 लाख और रु. 116.99 लाख की दर से कुल रु. 263.77 लाख दिसम्बर 2014 से समानुपातिक रूप से टीएसएफ पर विचार किया है और परियोजना के शेष 18 वर्षों में बांटा है। वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए, वीसीटीपीएल ने तीसरे अनुबंध के मामले में अ.डा. 175000 और तीन वर्षों के प्रत्येक वर्ष के लिए 1 अ.डा. - 69, 70 एवं 71 की विनिमय दर लागू करते हुए अनुमान लगाया है और कुल टीएसएफ रु. 367.50 लाख अनुमानित किया गया है। टीएसएफ के अनुमान में विस्तार परियोजना से संबंधित टीएसएफ शामिल नहीं किया गया है जोकि पृथक परियोजना के लिए है तथा अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण द्वारा शासित किया जाता है।

हमारे द्वारा तैयार किए गए लागत विवरण में, वीसीटीपीएल द्वारा भुगतान किया गया वास्तविक टीएसएफ वर्ष 2011-12 से 2014-15 (नवम्बर 2014) के लिए दूसरे अनुबंध के मामले में तीसरे अनुबंध के मददेनजर अनुबंध समाहारित किए जाने तक रु. 145.07 लाख बताया गया है। इसमें से, पिछले प्रशुल्क संशोधन में, रु. 7.96 लाख वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए प्रतिवर्ष प्रभाजित किया गया था जोकि कुल रु. 23.87 लाख होता है। यह शेष रु. 121.19 लाख परियोजना की शेष 15 वर्षों की अवधि में प्रभाजित किया जाएगा। तदनुसार, रु. 8.08 लाख टीएसएफ है जिसे दूसरे टीएसएफ अनुबंध के मामले में प्रभाजित किया जाना है।

तीसरे अनुबंध के मामले में, वर्ष 2014-15 (दिसम्बर 2014 से) से 2016-17 तक के लिए वीसीटीपीएल द्वारा भुगतान किया गया वास्तविक टीएसएफ रु. 263.77 लाख होना बताया गया है। पूर्व अवधि विश्लेषण के लिए, तीसरे अनुबंध के मामले में भुगतान किए गए कुल टीएसएफ को 17 वर्ष 4 महीनों अर्थात् 208 महीनों में प्रभाजित किया गया है और अनुवर्ती वर्षों के प्रत्येक वर्ष के लिए रु. 15.217 लाख और वर्ष 2014-15 के लिए रु. 5.07 लाख होता है।

प्रथम के संदर्भ में लागत विवरण में सुविचारित कुल टीएसएफ, दूसरा अनुबंध तथा तीसरा अनुबंध इस प्रकार रु. 28.73 लाख है अर्थात् प्रथम अनुबंध के लिए रु. 15.70 लाख और दूसरे अनुबंध के लिए रु. 7.95 लाख + वर्ष 2014-15 के लिए तीसरे अनुबंध हेतु रु. 5.07 लाख और वर्ष 2015-16 तथा 2016-17 के प्रत्येक वर्ष के लिए रु. 38.87 लाख अर्थात् प्रथम अनुबंध के लिए रु. 15.70 लाख और दूसरे अनुबंध के लिए रु. 7.95 लाख + तीसरे अनुबंध के लिए रु. 15.217 लाख है।

वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए तीसरे अनुबंध हेतु टीएसएफ के अनुमानों के संबंध में, यह अनुवर्ती अनुच्छेदों में यथा स्पष्ट 2017-18 से 15 वर्षों में प्रभाजन के लिए सुविचारित किया गया है।

रुपयों में अ.डा. 175000 के टीएसएफ का अनुमान लगाने के लिए वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित वर्ष 2017-18 के लिए 1 अ.डा. - रु. 69, वर्ष 2018-19 के लिए रु. 70 और वर्ष 2019-20 के लिए रु. 71 की विनिमय दर प्रत्येक वर्ष के लिए 1 अ.डा. - रु. 65.09 की प्रचलित विनिमय दर लागू करते हुए संशोधित किया गया है। 3 वर्षों के लिए कुल अनुमान वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित रु. 367.50 लाख के स्थान पर रु. 341.72 लाख होता है। टीएसएफ के अनुमान में विस्तार परियोजना से संबंधित टीएसएफ शामिल नहीं है जोकि पृथक परियोजना के लिए है और अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण द्वारा शासित है। इसे परियोजना के शेष 15 वर्षों में प्रभाजित किये जाने की जरूरत है जैसाकि वीसीटीपीएल द्वारा किया गया है। तदनुसार, रु. 22.78 लाख का टीएसएफ है जिसे वर्ष 2017-18 से 2019-20 के अनुमानों के संदर्भ में तीसरे टीएसएफ करार के मामले में प्रभाजित किया जाना है।

प्रथम, द्वितीय अनुबंध तथा तीसरे अनुबंध के संदर्भ में भविष्य अवधि 2017-18 से 2019-20 के लिए लागत विवरण में सुविचारित कुल टीएसएफ रु. 61.77 लाख अर्थात् प्रथम अनुबंध के लिए रु. 15.70 लाख और दूसरे अनुबंध के लिए रु. 8.08 लाख + वर्ष 2017-18 से 2019-20 के प्रत्येक वर्ष के लिए वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित रु. 62.91 के टीएसएफ के प्रभाजन के विपरीत वर्ष 2017-18 से 2019-20 के प्रत्येक वर्ष के लिए तीसरे अनुबंध हेतु रु. 38.00 लाख है।

लागत विवरण में प्रभाजित टीएसएफ भुगतान का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

(रु. में)

क्र.सं.	विवरण	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20
(i).	टीएसएफ प्रथम करार पूर्व आदेश में यथा प्रभाजित रु. 28,251,000 है	1,569,500	1,569,500	1,569,500	1,569,500	1,569,500	1,569,500
(ii).	टीएसएफ दूसरा अनुबंध						
(क).	वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए 2015 आदेश में यथा सुविचारित प्रभाजन	795,769	795,769	795,769			
(ख).	दिसम्बर 2010 से नवम्बर 2015 अवधि के लिए दूसरे अनुबंध हेतु वीसीटीपीएल द्वारा भुगतान किए गए रु. 14,507,258 के वास्तविक टीएसएफ घटा 2014-15 से 2016-17 में प्रभाजित रु. 2,387,307 के आधार पर 2017-18 से 15 वर्षों के लिए रु. 12,119,950 का टीएसएफ प्रभाजित किया जाने				807,997	807,997	807,997

	वाला।						
(iii).	टीएसएफ तीसरा करार						
(क).	2015-16 (दिसम्बर 2015) से 2016-17 तक वास्तविक आंकड़े जैसाकि वीसीटीपीएल द्वारा दिये गए हैं (कुल रु. 26,377,343 को दिसम्बर 2015 से 17 वर्ष और 4 महीनों की अवधि में बांटा गया है)	507,257	1,521,770	1,521,770	1,521,770	1,521,770	1,521,770
(ख).	वीसीटीपीएल द्वारा वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए टीएसएफ के अनुमान रु. 3675000 (अर्थात् आ.डा. 1,75,000 X 3 वर्ष X औसत विनिमय दर @70) 1 अ.डा. - रु. 65.09 (अर्थात् अ.डा. 1,75,000 X 3 वर्ष X औसत विनिमय दर @65.09) लागू करते हुए संशोधित किया गया है अर्थात् रु. 34,172,250 और 2017-18 से 15 वर्षों में प्रभाजित किया गया है।				2,278,150	2,278,150	2,278,150
(ग).	तीसरे अनुबंध के मामले में कुल प्रभाजन (iii) (क) + (ख)				3,799,920	3,799,920	3,799,920
(iv).	प्रभाजित टीएसएफ	2,872,526	3,887,039	3,887,039	6,177,416	6,177,416	6,177,416

भविष्य अवधि के लिए टीएसएफ भी यहां बताया गया है ताकि टीएसएफ से संबंधित मामला एक स्थान पर बृहत् रूप से संव्यवहारित किया जा सकता है।

वीसीटीपीएल को अगले प्रशुल्क संशोधन के समय आयकर प्रयोजन के लिए लागत की मद के रूप में टीएसएफ स्वीकृत करते हुए प्रासंगिक आयकर निर्धारण आदेश भेजना होगा और इस दूसरे करार से होने वाले टीएसएफ के वास्तविक भुगतान के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भी भेजना होगा अथवा मौजूदा कार्यवाही में व्यय रूप में स्वीकृत दूसरे अनुबंध के संदर्भ में टीएसएफ व्यय समायोजित करना होगा अर्थात् अगले प्रशुल्क संशोधन में समाप्त किया जाएगा।

(ड). अक्टूबर 2011 के पिछले प्रशुल्क आदेश में, प्राथमिक व्ययों का बट्टा खाता डालना वर्ष 2014-15 से 2015-16 के लिए रु. 12.53 लाख सुविचारित किया गया था। वर्ष 2014-15 से 2015-16 के वार्षिक लेखों में ऐसे किसी व्यय के बारे में नहीं बताया गया है। ऐसी स्थिति में, वास्तविक स्थिति का विश्लेषण करते समय, प्राथमिक व्यय का बट्टा-खाता व्यय रु. 12.53 लाख बनाये रखा गया है जैसाकि वर्ष 2014-15 से 2015-16 के लिए सुविचारित किया गया है और वीसीटीपीएल द्वारा किया भी गया है।

(च). वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए वीसीटीपीएल के वार्षिक लेखे क्रमशः रु. 109.39 लाख, रु. 91.44 लाख और रु. 103.03 लाख बताते हैं। रियायत करार के अनुसार वीपीटी को पट्टा किराये और वीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित ब्रेकअप के अनुसार पट्टा किराया शीर्ष के अधीन वीसीटीपीएल द्वारा सुविचारित तदनुरूपी अवधि के लिए क्रमशः रु. 94.09 लाख, रु. 85.30 लाख और रु. 101.35 लाख है। शेष राशि अंतरण घर किराया के लिए है जिसपर वीसीटीपीएल ने प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्ययों के अधीन विचार किया है। वीपीटी ने वीपीटी द्वारा दावाकृत और वीसीटीपीएल द्वारा वर्ष 2014-15 के लिए रु. 88.43 लाख और वर्ष 2015-16 के लिए रु. 5367.15 लाख की दर से अस्थायी रूप से भुगतान किया गया पट्टा किराया दर्शाया है। वीपीटी द्वारा प्रेषित आंकड़े वीसीटीपीएल द्वारा प्रतिवेदित पट्टा किराये से मेल नहीं खाते हैं जिनका उक्त वर्षों के प्रत्येक वर्ष के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आंकड़ों से मिलान किया गया है। चूंकि वीसीटीपीएल द्वारा प्रतिवेदित पट्टा किराये लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार हैं, इसलिए वीसीटीपीएल के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार पट्टा किराया पूर्व अवधि विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

(vi). वीसीटीपीएल ने पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार प्राथमिक व्यय के पूंजीकृत हिस्से पर मूल्यहास घटक को अलग करते हुए भी मूल्यहास आंकड़े में उपयुक्त समायोजन किया था।

(vii). वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित निवल अचल परिसंपत्तियां वीसीटीपीएल के वार्षिक लेखों में उसके द्वारा यथा प्रतिवेदित प्राथमिक व्यय का निवल मूल्य कम करते हुए समायोजित किया गया है। हमारे परिकलन के अनुसार बट्टा खाता प्राथमिक व्यय का अप्रभाजित हिस्सा प्रतिलाभ स्वीकृत करने के प्रयोजन के लिए निवल अचल परिसंपत्तियों के हिस्से के रूप में सुविचारित किया गया है। यह पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार है।

(viii). कार्यगत पूंजी का निम्नवत् विश्लेषण किया गया है:-

- (क). वीसीटीपीएल ने वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए विविध देनदारों के रूप में एक माह के परिचालन आय पर विचार किया है। यह 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में दिये गये प्रावधानों के अनुसार नहीं है, वैसे विविध देनदार शून्य माने गए हैं।
- (ख). 2005 दिशानिर्देशों के अधीन प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही के कुछ क्षेत्रों को स्पष्ट करते हुए 30 सितम्बर 2008 को इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश के अनुसार, कुछ व्ययों के पूर्वभुगतान जो लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार है उसे विविध देनदारों के रूप में सुविचारित किया जा सकता है।
वीसीटीपीएल द्वारा वीपीटी के साथ किए गए लाइसेंस करार में पट्टा किरायों के किसी अग्रिम भुगतान के बारे में निर्धारण नहीं किया गया है।
वीसीटीपीएल और वीपीटी के बीच हुए एलए के अनुच्छेद 5.1 के अनुसार, रॉयल्टी तत्काल अनुवर्ती माह के 7वें दिन को देय है। इस प्रकार यह स्पष्ट नहीं है कि एलए के अनुसार, वीसीटीपीएल से रॉयल्टी के किसी अग्रिम भुगतान किए जाने की अपेक्षा नहीं है। वीसीटीपीएल के मामले में, यह पाया गया है कि लाइसेंस करार से आने वाली कोई भी मद विचार के लिए पात्र नहीं है।
- (ग). वीसीटीपीएल ने वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए ईंधनों के अलावा भंडारों के उपभोग के व्योरे भेजे हैं और मौजूदा परिसंपत्ति के उपभोग में उसके 50 प्रतिशत पर विचार किया है जोकि प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रावधानों के अनुसार है। वीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित आंकड़ों पर विचार किया गया है।
- (घ). रोकड़ शेष उपरिव्ययों सहित एक माह के रोकड़ परिचालन व्ययों पर परिगणित किया गया है जैसाकि वीसीटीपीएल के पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान किया गया है।
- (ङ). वीसीटीपीएल ने कुछ परिचालन व्ययों जैसे उपस्कर किराया प्रभार, मूल्यह्रास, प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय और उपस्कर चालन लागत के 15 दिनों की दर से मौजूदा देयताओं पर विचार किया गया है। वीसीटीपीएल द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण वर्ष 2014-15 से 2016-17 के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित मौजूदा देयताओं के अनुसार नहीं है। मौजूदा देयताएं जैसे देय ट्रेड और अन्य मौजूदा देयताएं जैसाकि वर्ष 2014-15 से 2016-17 के प्रत्येक वर्ष के लिए वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित किया गया है। मौजूदा देयताओं के अधीन प्रतिवेदित अल्पावधि उधारियों और अल्पावधि प्रावधानों को इस संबंध में अलग रखा गया है।
- (च). उपर्युक्त समायोजनों के अधीन, कार्यगत पूंजी नकारात्मक दिखाई देती है। इसलिए, इसे शून्य माना गया है। इस प्रकार, नियोजित पूंजी में वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए क्रमशः रु. 10852.24 लाख, रु. 10773.30 लाख और रु. 9515.58 लाख का निवल प्रखंड ही शामिल है।
- (ix). मार्च 2015 के पिछले प्रशुल्क आदेश में, नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए 16 प्रतिशत की दर से स्वीकृत किया गया था। उक्त वर्षों के लिए वास्तविक आंकड़ों का विश्लेषण करते समय इस स्थिति को बनाये रखा गया है।
- (x). पूर्व अवधि 2014-15 से 2016-17 के लिए अनुमानों के सापेक्ष वास्तविक आंकड़ों का विश्लेषण करते हुए लागत विवरण की प्रति अनुबंध-1 रूप में संलग्न की गई है। पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमानों के सापेक्ष वास्तविक आंकड़ों की तुलना का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

(रु. लाखों में)

विवरण	पूरी तरह से 2014-15 से 2016-17 के लिए जोड़ (रु. लाखों में)		भिन्नता % में
	प्रशुल्क आदेश के अनुसार अनुमान	वास्तविक आंकड़े	
यातायात (टीईयू में)	8,57,369	9,06,467	5.7%
परिचालन आय	27,669.61 *	33,550.17	21.3%
कुल व्यय	23,419.92	22103.47	-5.7%
प्रतिलाभ से पूर्व अधिशेष/घाटा	4,227.89	11,446.70	170.7%
नियोजित पूंजी (औसत)	13,943.50	10,380.37	-25.6%
तीन वर्षों 2014-15 से 2016-17 के लिए 16 प्रतिशत नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	6,692.88	4,982.58	-25.6%
आरओसीई के बाद निवल अधिशेष	(-) 2,464.99	6,464.13	

* परिचालन आय अनुमान मार्च 2015 और मार्च 2016 के प्रशुल्क आदेश में स्वीकृत प्रशुल्क वृद्धि का प्रभाव दर्शाने के लिए अद्यतन किए गए हैं।

- (xi). वर्ष 2014-15 से 2016-17 से संबंधित पूर्व अवधि के संदर्भ में विश्लेषण के निष्कर्ष नीचे दिये गए हैं:
- (क). वीसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक कुल यातायात वर्ष 2014-15 से 2016-17 के दौरान 8,57,369 टीईयू के अनुमानित यातायात के विपरीत 9,06,467 टीईयू है। भौतिक पैरामीटरों में भिन्नता अर्थात् प्रहस्तित वास्तविक यातायात अनुमानों की तुलना में 5.7 प्रतिशत सकारात्मक है।
- (ख). तदनुरूपी अवधि के लिए रु. 276.70 करोड़ के अनुमानन के विपरीत वीसीटीपीएल द्वारा अर्जित परिचालन आय रु. 335.78 करोड़ है जोकि परिणामस्वरूप 21.3 प्रतिशत सकारात्मक भिन्न है।
- (ग). व्यय साइड पर, तीन वर्षों के लिए वास्तविक कुल व्यय तदनुरूपी अवधि के लिए पिछले आदेश में रु. 234.20 करोड़ के अनुमानित व्यय के विपरीत रु. 221.03 करोड़ है। इस प्रकार कुल वास्तविक व्यय पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमानित व्यय की तुलना में 5.7 प्रतिशत नकारात्मक भिन्नता दर्शाती है।
- (घ). वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए औसत नियोजित पूंजी रु. 139.44 करोड़ के औसत अनुमानित नियोजित पूंजी के विपरीत रु. 103.80 करोड़ है। नियोजित औसत पूंजी में भिन्नता 25.6 प्रतिशत नकारात्मक होती है।
- (ङ). हमारे द्वारा तैयार लागत विवरण के अनुसार, वीसीटीपीएल ने प्रतिलाभ से पहले रु. 2,324.98 लाख, रु. 2,476.07 लाख और रु. 6,645.65 लाख का अधिशेष अर्जित किया है जोकि वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए रु. 3,815.57 लाख के औसत अधिशेष का जोड़ है। इस प्रकार औसत नियोजित पूंजी पर अर्जित औसत प्रतिलाभ 38.08 प्रतिशत परिगणित होता है, जैसाकि निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है:

(रु. लाखों में)

विवरण	2014-15	2015-16	2016-17	औसत
वीसीटीपीएल द्वारा अर्जित प्रतिलाभ से पहले वास्तविक अधिशेष	2,324.98	2,476.07	6,645.65	3,815.57
वास्तविक नियोजित पूंजी	10,852.24	10,773.30	9,515.58	10,380.37
नियोजित पूंजी पर अर्जित वास्तविक प्रतिलाभ	21.4%	23.0%	69.8%	36.8%

- (च). प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार, यदि पिछले प्रशुल्क चक्र के लिए वास्तविक भौतिक एवं वित्तीय कार्यनिष्पादन की समीक्षा + अथवा - 20 प्रतिशत से अधिक भिन्नता दर्शाती है तो ऐसे प्रोद्भूत लाभ/हानि को अगले प्रशुल्क चक्र में समायोजित करना होगा। एमओएस द्वारा यथा संप्रेषित एजी की राय के अनुसार भी, भौतिक और वित्तीय पैरामीटरों दोनों में भिन्नता को खंड 2.13 के प्रयोजन के लिए खाते में लिया जाना चाहिए। इसके अलावा, एजी की राय के अनुसार, यदि भौतिक और वित्तीय पैरामीटरों दोनों में भिन्नता 20 प्रतिशत से अधिक रहती है तो अधिशेष का 20 प्रतिशत परिचालक द्वारा रखे जाने की अनुमति दी जाएगी। यह 20 प्रतिशत से अधिक अधिशेष ही है जिसे परिचालक तथा उपयोक्ताओं के बीच समान रूप से अर्थात् 50:50 बांटा जाएगा। नटशेल में, अतिरिक्त अधिशेष का 60 प्रतिशत परिचालक के पास रखे जाने और 40 प्रतिशत अतिरिक्त भविष्य प्रशुल्क में समायोजन पर विचार करते हुए उपयोक्ताओं के बांटे जाने की अनुमति दी गई है।

उपर्युक्त विश्लेषण से यह देखा जा सकता है कि भौतिक पैरामीटर अर्थात् प्रहस्तित वास्तविक यातायात में भिन्नता 20 प्रतिशत से कम अर्थात् 5.7 प्रतिशत सकारात्मक है और नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ के रूप में वित्तीय कार्यनिष्पादन सकारात्मक है और यह 20 प्रतिशत से अधिक अर्थात् 36.80 प्रतिशत है। इसके अलावा, उपर्युक्त तालिका के अनुसार, वीसीटीपीएल ने पिछले प्रशुल्क आदेश में स्वीकृत 16 प्रतिशत प्रतिलाभ के विपरीत नियोजित पूंजी पर 36.80 प्रतिशत का औसत प्रतिलाभ अर्जित किया है। इस प्रकार, हालांकि वित्तीय पैरामीटरों में सकारात्मक भिन्नता है, भौतिक एवं वित्तीय दोनों पैरामीटरों में भिन्नता 20 प्रतिशत से अधिक नहीं है। इसलिए, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के निर्वर्चन पर एजी की राय का अनुसरण करते हुए मौजूदा प्रशुल्क चक्र के लिए प्रशुल्क पर पहुंचने के समय वीसीटीपीएल परिचालनों के पूर्व अवधि अधिशेष के समायोजन की स्थिति नहीं है।

- (xii). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 3.1.8 के अनुसार, सामान्य प्रशुल्क वैधता चक्र तीन वर्षों की अवधि के लिए है और इसलिए वीसीटीपीएल के मामले में अनुमानों का विश्लेषण तीन वर्षों की अवधि अर्थात् 2017-18 से 2019-20 के लिए किया गया है। वीसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक थ्रुपुट वर्ष 2016-17 में 3,66,683 टीईयू है। उसके विपरीत वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित यातायात क्रमशः 3,69,000 टीईयू, 3,84,000 टीईयू और 4,00,000 टीईयू है।

तत्संबंधी पूर्व वर्षों के वास्तविक आंकड़ों/अनुमानों पर वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए यातायात में पूर्वानुमानित वृद्धि क्रमशः 0.63 प्रतिशत, 4.07 प्रतिशत और 4.17 प्रतिशत है और औसत वृद्धि दर 2.95 प्रतिशत होती है। वीसीटीपीएल ने बताया है कि विशाखापत्तनम में और आसपास उपलब्ध यातायात पर विचार करते हुए यातायात का पूर्वानुमान लगाया गया है, पड़ोसी पत्तनों से प्रतिस्पर्धा, डॉलर मूल्य में मूल्यहास और आगामी वर्ष में उन्नत आर्थिक वृद्धि और पूर्व तट पर भारी क्षमता सृजित की जा रही है। वीसीटीपीएल ने यह भी कहा है कि पोत संबंधित प्रभाव तेजी से बढ़े हैं जिससे शिपिंग लाइन्स प्रभावित हुई हैं।

जब वीसीटी से वीसीटीपीएल द्वारा दिये गए यातायात पूर्वानुमान की उपयुक्तता पर अपने विचार व्यक्त करने के लिए अनुरोध किया गया था, तब वीपीटी ने बताया था कि भारतीय पत्तन संघ (आईपीए) ने सागरमाला कार्यक्रम के हिस्से के रूप में राष्ट्रीय भावी योजना तैयार करने के लिए परामर्शदाता के रूप में एम.सी. किन्से और एईसीओएम के कंसोर्टियम को नियुक्त किया था। वीपीटी ने बताया है कि भारतीय पत्तनों में मुख्य कार्यों का मूल-गंतव्य अगले 20 वर्षों की अवधि के लिए यातायात परिदृश्य विकसित करने के लिए परामर्शदाता द्वारा मैप तैयार किया जाता है। आईपीए द्वारा नियुक्त परामर्शदाता की रिपोर्ट के आधार पर, वीपीटी ने बताया था कि वर्ष 2017-18, 2018-19 और 2019-20 के लिए वीसीटीपीएल में कंटेनर पूर्वानुमान तदनुरूपी अवधि के लिए क्रमशः 369000 टीईयू, 384000 टीईयू और 400000 टीईयू की दर से वीसीटीपीएल के अनुमानों के विपरीत 4.00, 4.50 और 4.90 लाख टीईयू परिगणित होता है।

इस प्रकार, संक्षेप में, वीपीटी ने वीसीटीपीएल के यातायात पूर्वानुमानों को स्वीकार किया है। यहां उल्लेख करना प्रासंगिक है कि वर्ष 2014-15 से 2016-17 में वीसीटीपीएल द्वारा अर्जित वास्तविक यातायात वृद्धि -5 प्रतिशत, 18 प्रतिशत और 26 प्रतिशत है जोकि 13 प्रतिशत वार्षिक की औसत वृद्धि परिगणित होती है। यदि पूर्व अवधि में वीसीटीपीएल द्वारा यथा अर्जित 13 प्रतिशत वृद्धि प्रतिवर्ष 2016-17 के वास्तविक यातायात पर सुविचारित किया जाती है तो यातायात अनुमान क्रमशः 414352 टीईयू, 468218 टीईयू और 529083 टीईयू परिगणित होता है। वीपीटी द्वारा पूर्वानुमानित यातायात वृद्धि वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए क्रमशः 8 प्रतिशत, 17 प्रतिशत और 23 प्रतिशत है जोकि वीसीटीपीएल द्वारा दिये गए यातायात पूर्वानुमानों से अधिक पाया गया है।

चूंकि लाइसेंसदाता पत्तन ने आईपीए द्वारा नियुक्त परामर्शदाता की रिपोर्ट के आधार पर और पूर्वकाल में वीसीटीपीएल द्वारा अर्जित यातायात वृद्धि पर विचार करते हुए भी वीसीटीपीएल के वर्षवार यातायात का पूर्वानुमान लगाया है, इसलिए वीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित यातायात अनुमान वर्ष 2019-20 के लिए संशोधन के सिवाय लाइसेंसदाता पत्तन वीपीटी द्वारा प्रेषित यातायात पूर्वानुमान के स्तर पर अद्यतन किया गया है। यह देखा गया है कि वर्ष 2019-20 के लिए वीपीटी द्वारा पूर्वानुमानित यातायात 4,90,000 टीईयू है। जबकि वीसीटीपीएल द्वारा मूल्यांकित सर्वोत्तम क्षमता 4,74,500 टीईयू है। ऐसी स्थिति में, वर्ष 2019-20 के लिए यातायात पूर्वानुमान वीसीटीपीएल द्वारा मूल्यांकित सर्वोत्तम क्षमता के स्तर पर सुविचारित किया गया है।

वीसीटीपीएल ने वीसीटीपीएल द्वारा पूर्वानुमानित यातायात के राजस्व अनुमानन की विस्तृत गणना भेजी है। गणना को देखने पर, यह देखा गया है कि कंटेनर मिश्रण का बोर्ड हिस्सा अर्थात् आयात कंटेनर, निर्यात कंटेनर, पोतांतरण कंटेनर और रिस्टो कंटेनर आय अनुमानन के लिए वर्ष 2017-18 से 2019-20 के प्रत्येक वर्ष के लिए क्रमशः 37 प्रतिशत, 37 प्रतिशत, 25 प्रतिशत और 1 प्रतिशत की दर से पूर्वानुमानित किया गया है। वर्ष 2014-15 से 2016-17 में कंटेनर मिश्रण की औसत हिस्सेदारी तदनुरूपी कंटेनर श्रेणियों के लिए क्रमशः 45 प्रतिशत, 45 प्रतिशत, 9 प्रतिशत और 1 प्रतिशत थी।

आईसीडी सहित आयात तथा निर्यात कंटेनरों की हिस्सेदारी में कटौती वीसीटीपीएल के आगामी पड़ोसी कंटेनर टर्मिनलों एवं पूर्व तट में सृजित की जा रही भारी क्षमता के लिए वीसीटीपीएल द्वारा आरोप्य है। वीसीटीपीएल ने यह भी बताया है कि कॉनकॉर एमएमएलपी वर्तमान में आंशिक रूप से परिचालन में है और इस वित्तीय वर्ष में टर्मिनल में आईसीडी मात्रा में पहले ही कमी आई है क्योंकि ट्रेन कॉनकॉर एमएमएलपी स्वयं द्वारा प्रहस्तित की जा रही हैं। वीसीटीपीएल ने बताया है कि, तथापि, पोतांतरण के लिए यातायात में वृद्धि उनके परिचालनों के शुरू होने की संभावना वाली कुछ सेवाओं पर विचार करते हुए कुल मात्रा के 25 प्रतिशत की सीमा तक पूर्वानुमानित की गई है। यह उल्लेखनीय है कि वीपीटी ने वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित कंटेनर मिश्रण पर आपत्ति नहीं उठाई है।

उपयुक्त स्थिति के मद्देनजर, वीसीटीपीएल द्वारा बताया गया है, वीसीटीपीएल द्वारा सुविचारित कंटेनर मिश्रण की हिस्सेदारी पर विश्वास किया गया है और सभी विचाराधीन वर्षों के लिए सुविचारित किया गया है। बृहत् कार्गो श्रेणियों के लिए वीसीटीपीएल द्वारा सुविचारित कंटेनर मिश्रण की हिस्सेदारी अद्यतन किये गए यातायात पूर्वानुमानों पर विचार किया गया है।

- (xiii). (क). वर्ष 2016-17 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक कंटेनर प्रहस्तन आय रु. 12,294.66 लाख है। उसके विपरीत, वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए लागत विवरण में वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित कंटेनर प्रहस्तन आय क्रमशः रु. 11,126.03 लाख, रु. 11,575.03 लाख और रु. 12,053.97 लाख है। यह देखा गया है कि वर्ष 2017-18 में वीसीटीपीएल द्वारा आय अनुमानन में 9.5 प्रतिशत तक कटौती की गई है जबकि यातायात 0.63 प्रतिशत तक मामूली रूप से वृद्धि करने का अनुमान लगाया गया है। वर्ष 2017-18 में आय में कटौती कंटेनर मिश्रण की हिस्सेदारी में परिवर्तन के लेखा पर दिखाई देता है अर्थात् पोतांतरण कंटेनर की हिस्सेदारी में वृद्धि और आयात एवं निर्यात कंटेनर में कटौती जैसाकि पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में पहले ही स्पष्ट किया गया है।

वीसीटीपीएल ने प्रशुल्क के मौजूदा स्तर और यातायात पूर्वानुमानों के आधार पर आय अनुमानन की विस्तृत गणना भेजी है। आय अनुमान अद्यतन किये गये यातायात पूर्वानुमानों पर इसका अनुमान लगाने के सिवाय वीसीटीपीएल द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए सुविचारित किये गए हैं। वर्ष 2016-17 से 2019-20 के लिए लागत विवरण में सुविचारित संशोधित कंटेनर परिचालन आय क्रमशः रु. 12,061.64 लाख, रु. 13,566.34 लाख और रु. 14,301.03 लाख हैं।

- (ख). वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए क्रमशः रु. 2,185.38 लाख, रु. 2,258.67 लाख और रु. 2,348.46 लाख की दर से वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित अन्य परिचालन आय में भंडारण प्रभारों, हैच कवर के प्रहस्तन, शट आउट कंटेनरों, प्रशीतन संबंधी सेवाओं, कंटेनरों के लिफ्ट ऑन/ऑफ, कंटेनरों के स्थानांतरण, कंटेनरों की सीधे लदाई आदि से आय शामिल है। वीसीटीपीएल ने अनुमानित अन्य आय पर पहुंचने के लिए विस्तृत गणना भेजी है और यातायात पूर्वानुमान के अद्यतन के मद्देनजर संशोधन के अधीन विश्लेषण में विश्वास और विचार किया गया है।

उपर्युक्त विश्लेषण के अधीन, संशोधित अन्य परिचालन आय वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए क्रमशः रु. 2,185.38 लाख, रु. 2,258.67 लाख और रु. 2,348.46 लाख होता है।

- (ग). इस प्रकार, सारबद्ध करने के लिए, वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित आय पर विचार किया गया है और सभी प्रशुल्क मर्दे वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए सुविचारित अद्यतन किये गए यातायात पूर्वानुमान के लिए अनुमानित किए गए हैं जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है।

वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए कुल संशोधित आय तदनुसारी अवधि के लिए वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित रु. 13,271.20 लाख, रु. 13,748.10 लाख और रु. 14,305.81 लाख के विपरीत क्रमशः रु. 14,247.01 लाख, रु. 15,825.01 लाख और रु. 16,649.50 लाख होता है।

- (xiv). प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.5.1 अपेक्षा करता है कि महापत्तनों/टर्मिनल परिचालकों के व्यय पूर्वानुमान भारत सरकार द्वारा यथा घोषित सभी घटकों के लिए थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के मौजूदा संचलन के संदर्भ में कीमत उतार-चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुसार होना चाहिए। वर्ष 2017-18 के दौरान निपटान किया जाने वाला प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 के अधीन दाखिल प्रशुल्क मामलों के मामले में इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत वृद्धि कारक 2 प्रतिशत है। अनुरक्षण लागत, ईंधन लागत, आदि जैसी कुछ लागत मदों का अनुमान लगाने के लिए वीसीटीपीएल द्वारा लागू वार्षिक वृद्धि 4 प्रतिशत है और बिजली लागत 10 प्रतिशत है जोकि स्वीकार्य स्तर से अधिक पाया गया है।

लेबर लागत के संबंध में, वीसीटीपीएल ने बताया है कि भारत सरकार द्वारा 1 अप्रैल 2017 से संशोधित न्यूनतम मजदूरी नीति के अनुसार, मौजूदा दर में 43 प्रतिशत से 44 प्रतिशत के बीच न्यूनतम मजदूरी सीमा में वृद्धि है। उद्धरित करते हुए कि वीसीटीपीएल ने अनुभवी और प्रशिक्षित कार्मिक को बनाये रखने के लिए लेबर की लागत में 10 प्रतिशत तक वार्षिक वृद्धि पर विचार करने का अनुरोध किया है।

इस संबंध में, यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 द्वारा इस प्राधिकरण का मार्गदर्शन किया जाता है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.5.1 अपेक्षा करता है कि व्यय पूर्वानुमान भारत सरकार द्वारा यथा घोषित सभी घटकों के लिए थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के मौजूदा संचलन के संदर्भ में है। डब्ल्यूपीआई चिह्नित समूहों की कीमतों का भारत औसत संचलन है। डब्ल्यूपीआई के बास्केट में सभी समूह वृद्धि की इस मात्रा से प्रभावित नहीं होते हैं। चूंकि यह प्राधिकरण प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 का अनुसरण करने के लिए बाध्य है, इसलिए वार्षिक वृद्धि प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 की शर्तों के अनुसार वर्ष 2017-18 में निर्णीत किये जाने वाले प्रशुल्क मामलों के लिए इस प्राधिकरण द्वारा यथा घोषित 2 प्रतिशत वार्षिक तक सीमित किया गया है।

तदनुसार, हमारे विश्लेषण में, वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए अनुमान तत्संबंधी पिछले वर्षों के वास्तविकताओं/अनुमानों पर 2 प्रतिशत का वार्षिक वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं जहां कहीं वीसीटीपीएल द्वारा लागू वार्षिक वृद्धि उल्लिखित स्तर से अधिक रहती है और यातायात वृद्धि के लिए समायोजित की जाती है। यह प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 के अधीन अन्य बीओटी परिचालकों के लिए प्रशुल्क निर्धारण के समय अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार है।

- (xv). परिचालन एवं प्रत्यक्ष लेबर और अनुरक्षण लेबर लागत का अनुमान लगाने के लिए जनशक्ति की संख्या वर्ष 2017-18 से 2019-20 के प्रत्येक वर्ष के लिए क्रमशः 107 और 91 अनुमानित की गई है जिसपर विश्वास किया गया है। वीसीटीपीएल द्वारा सुविचारित परिचालन एवं प्रत्यक्ष लेबर एवं अनुरक्षण लेबर की वास्तविक औसत लागत वर्ष 2016-17 के दौरान क्रमशः रु. 375.71 लाख प्रतिवर्ष और रु. 407.31 लाख प्रतिवर्ष है। परिचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर के अनुमान तत्संबंधी पिछले वर्षों के अनुमानों पर वर्ष 2017-18 से 2019-20 के प्रत्येक वर्ष के लिए 6 प्रतिशत वार्षिक तक वृद्धि देखी गई है। हमारे विश्लेषण में, वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए अनुमान 2 प्रतिशत वार्षिक का वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं।

- (xvi). अनुमानित उपस्कर चालन लागत में बिजली लागत, ईंधन लागत और मरम्मतों एवं अनुरक्षण की लागत शामिल है। अनुमान की प्रत्येक मद पर निम्नलिखित अनुच्छेदों में चर्चा की गई है:-

(क). (i). वर्ष 2016-17 के लिए वास्तविक बिजली उपभोग 16.80 इकाईयां प्रति टीईयू बताया गया है। वीसीटीपीएल ने वर्ष 2016-17 के लिए घाट क्रेनों, प्रशीतन कंटेनर, उच्च मस्ट टावरों तथा अन्य क्षेत्र द्वारा बिजली उपभोग के ब्योरे भेजे थे जिसके आधार पर औसत बिजली उपभोग 16.80 इकाई/टीईयू बताया गया है। वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए, वीसीटीपीएल ने क्रमशः 17.18 इकाईयां/टीईयू, 17.27 इकाईयां/टीईयू और 17.40 इकाईयां/टीईयू के औसत बिजली उपभोग का अनुमान लगाया है। वीसीटीपीएल ने नये उपस्कर की तैनाती, प्रशीतनों में वृद्धि के कारण 2017-18 से केवीए 1575 से बढ़ाकर 1875 करने का प्रस्ताव किया है। इसके अलावा, वीसीटीपीएल ने आईटी, भवनों, आदि के लिए बिजली उपभोग में वृद्धि का प्रस्ताव किया है। यह देखा गया है कि वीसीटीपीएल ने वर्ष 2017-18 से 2019-20 में आईटी एवं भवनों, शैडों में सकल प्रखंड में संवर्धनों का प्रस्ताव किया है। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित बिजली का प्रति इकाई उपभोग पर विश्वास किया गया है और स्वीकार किया गया है।

(ii). वीसीटीपीएल ने वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए क्रमशः रु. 8.75, रु. 9.62 और रु. 10.58 की दर से कुल प्रति इकाई बिजली लागत पर विचार किया है। तत्संबंधी पिछले वर्षों के वास्तविक/अनुमानों पर वर्ष 2017-18 से 2019-20 के प्रत्येक वर्ष के लिए वीसीटीपीएल द्वारा सुविचारित प्रति इकाई लागत बिजली में वृद्धि 10 प्रतिशत है। वीसीटीपीएल द्वारा लागू किया गया वृद्धि कारक 2 प्रतिशत वार्षिक के स्वीकार्य स्तर से अधिक है। इसलिए, बिजली की इकाई लागत में वृद्धि को अनुवर्ती अनुच्छेद में यथा स्पष्ट 2 प्रतिशत वार्षिक तक सीमित किया गया है।

वीसीटीपीएल द्वारा प्रतिवेदित वर्ष 2016-17 के लिए बिजली की औसत कुल वास्तविक इकाई लागत में रु. 6.97 प्रति इकाई की परिवर्तनीय लागत और निश्चित लागत घटक होते हुए शेष रु. 0.98/इकाई है। वीसीटीपीएल ने इस आंकड़े को प्रमाणित करने के लिए मार्च 2017 से जून 2017 माह के लिए आंध्र प्रदेश बिजली विनियामक आयोग (एपीईआरसी) के प्रशुल्क आदेश की प्रति भेजी है। ऐसी स्थिति में, वर्ष 2016-17 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक औसत परिवर्तनीय बिजली लागत को आधार रूप में लिया गया है और वर्ष 2017-18 से 2019-20 के प्रत्येक वर्ष के लिए 2 प्रतिशत वार्षिक के स्वीकार्य वृद्धि स्तर द्वारा वर्धित किया गया है।

निर्धारित लागत के संबंध में, वीसीटीपीएल ने केवीए मांग में वर्ष 2016-17 में 1575 केवीए/माह से बढ़ाकर वर्ष 2017-18 से 2019-20 के प्रत्येक वर्ष के लिए 1875 केवीए प्रति माह करने का अनुमान लगाया है जिसपर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है। वीसीटीपीएल ने वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए निर्धारित लागत को रु. 386/केवीए से बढ़ाकर रु. 485/केवीए किया है। हमारे विश्लेषण में, निश्चित बिजली लागत के लिए इकाई दर में 2 प्रतिशत की वृद्धि पर विचार किया गया है। इस प्रकार, लागत विवरण में स्वीकृत बिजली की कुल प्रति इकाई लागत वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए क्रमशः रु. 8.51, रु. 8.65 और रु. 8.80 है। हमारे द्वारा संशोधित बिजली लागत का अनुमान अद्यतन किये गए यातायात अनुमानन के प्रभाव को लेता है।

- (ख). वर्ष 2016-17 के लिए वीसीटीपीएल द्वारा प्रतिवेदित वास्तविक ईंधन उपभोग 2.25 लिटर प्रति टीईयू है। वीसीटीपीएल ने वर्ष 2017-18 से 2019-20 के प्रत्येक वर्ष के लिए इसपर ईंधन उपभोग को बनाये रखा है।

वर्ष 2017-18 के लिए वीसीटीपीएल द्वारा सुविचारित ईंधन की इकाई लागत रु. 74.24 प्रति लिटर है। अनुवर्ती वर्षों 2018-19 से 2019-20 के लिए, वीसीटीपीएल ने 18 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि का अनुमान लगाया है। वीसीटीपीएल ने अप्रैल 2017 से जून 2017 महीनों के लिए ईंधन बिल भेजे हैं। इन तीन महीनों के लिए औसत ईंधन दर रु. 60.94/लिटर होता है जोकि वर्ष 2017-18 के लिए लागत अनुमान में सुविचारित किया गया है। अनुवर्ती वर्षों 2018-19 से 2019-20 के लिए, वार्षिक वृद्धि को 2 प्रतिशत के स्वीकृति-योग्य स्तर तक संशोधित किया गया है। ईंधन लागत का अनुमान अद्यतन किये गए यातायात अनुमानन के प्रभाव को लेता है।

- (ग) वीसीटीपीएल ने बताया है कि मरम्मत और अनुरक्षण लागत वर्ष 2016-17 के लिए वास्तविक मरम्मत लागत पर 4 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू करते हुए अनुमानित किया गया है। इसके अलावा, सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित संवर्धनों पर, वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए इस लागत का अनुमान लगाने के लिए मरम्मत लागत अभियांत्रिकी उपस्कर की पूंजी लागत पर 2 प्रतिशत और केपिटल सिविल लागत पर 1 प्रतिशत की दर से अनुमान लगाया गया है।

हमारे विश्लेषण में, परिसंपत्तियों के मौजूदा परिसंपत्ति प्रखंड सकल प्रखंड पर मरम्मतों तथा अनुरक्षण का अनुमान लगाने के लिए, 31 मार्च 2016 को प्रतिवेदित वास्तविक मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत को आधार रूप में लिया गया है और वर्ष 2017-18 से 2019-20 के प्रत्येक वर्ष के लिए 2 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए वर्धित किया गया है।

इस प्रशुल्क चक्र में जोड़े जाने के लिए प्रस्तावित परिसंपत्तियों पर संवर्धनात्मक मरम्मत और अनुरक्षण लागत का ध्यान रखने के लिए, मरम्मत और अनुरक्षण लागत सिविल परिसंपत्तियों पर 1 प्रतिशत की दर से प्रस्तावित किया गया है और वीसीटीपीएल द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार और वीसीटीपीएल के पिछले प्रशुल्क आदेश में भी अभियांत्रिकी उपस्कर के 2 प्रतिशत पर प्रस्तावित किया गया है। यह दृष्टिकोण अन्य निजी टर्मिनलों जैसे वीसीटीपीएल, मैट टीएम इंटरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल), वीएसपीएल और एसडब्ल्यूपीएल में एकसमान रूप से लागू किया गया है।

उपर्युक्त विश्लेषण के आलोक में, सुविचारित संशोधित मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए क्रमशः रु. 468.92 लाख, रु. 805.89 लाख और रु. 819.32 लाख है जोकि तदनुरूपी अवधि के लिए वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित रु. 516.77 लाख, रु. 870.30 लाख और रु. 924.91 लाख था।

- (घ) उपर्युक्त विश्लेषण के आधार पर, वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए संशोधित उपस्कर चालन लागत रु. 1,630.67 लाख, रु. 2,115.17 लाख और रु. 2,263.29 लाख होता है जबकि तदनुरूपी अवधि के लिए वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित रु. 1,687.22 लाख, रु. 2,264.78 लाख और रु. 2,595.76 लाख था।

- (xvii). वीसीटीपीएल ने वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए अगली उच्चतम बोली अर्थात् प्रति टीईयू रॉयल्टी के 49 प्रतिशत की सीमा तक रॉयल्टी भुगतान पास थ्रू के रूप में अनुमानित किया गया था जोकि प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार है। हमारे विश्लेषण में, अद्यतन किये गए यातायात अनुमानन पर 49 प्रतिशत की दर से स्वीकार्य रॉयल्टी भुगतान पर विचार करने के अधीन इस दृष्टिकोण का अनुसरण किया गया है। तदनुसार, वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए क्रमशः रु. 980.00 लाख, रु. 1515.94 लाख और रु. 1743.79 लाख के रॉयल्टी भुगतान का अनुमान लगाया है जो तदनुरूपी अवधि के लिए वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित रु. 904.05 लाख, रु. 1293.60 लाख और रु. 1470.00 लाख के विपरीत अद्यतन किए गए यातायात अनुमानन के आधार पर विचार किये गये हैं।

- (xviii). (क) वीसीटीपीएल ने वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए क्रमशः रु. 1237.50 लाख, रु. 1374.75 लाख और रु. 1416.16 लाख की दर से उपस्कर किराया प्रभारों का अनुमान लगाया है। उपस्कर किराया प्रभारों में (1) वीसीटीपीएल द्वारा आउटसोर्स किये गए आंतरिक कंटेनर आवागमन और (ख) कुछ उपस्कर किराये पर लेने के लिए किराया प्रभार शामिल हैं।

वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित आंतरिक कंटेनर आवागमन के लिए उपस्कर किराया प्रभार 2017-18 में रु. 835.82 लाख, 2018-19 में रु. 954.03 लाख और 2019-20 में रु. 995.45 लाख है। वीसीटीपीएल ने बताया है कि उसने 1 जुलाई 2014 से आंतरिक कंटेनर आवागमन से संबंधित करार सेवा की आउटसोर्सिंग करते हुए हस्ताक्षर किया है और अनुबंध 30 जून 2018 तक वैध है। वीसीटीपीएल ने इसे करार प्रति से प्रमाणित किया गया है।

करार जलयान से यार्ड तक कंटेनर आवागमन के लिए रु. 220 प्रति टीईयू और रेलवे वैगन से कंटेनर यार्ड तक और विलोमतः रु. 220 प्रति टीईयू की एकसमान दर के लिए है। वीसीटीपीएल ने बताया है कि चूंकि करार जुलाई 2018 से नवीकरण के लिए देय है, और परिवहन क्षेत्र में वर्तमान परिदृश्य के आधार पर, मौजूदा लागत पर 10 प्रतिशत की अनुमानित मुद्रास्फीति 2018-19 और 2019-20 के लिए लागू की गई है।

वीसीटीपीएल ने वर्ष 2017-18 के लिए रु. 220 प्रति टीईयू की दर से इस आउटसोर्स की गई सेवा के लए किराया प्रभार का अनुमान लगाया है। वर्ष 2018-19 के लिए, वीसीटीपीएल ने 10 प्रतिशत वृद्धि और रु. 242 प्रति टीईयू की दर से लागत का अनुमान लगाया है। करार में डीजल दर के लिए वृद्धि हेतु प्रावधान किया गया है यदि यह करार पर हस्ताक्षर करने के समय पर सुविचारित रु. 62.13/लिट्र की डीजल दर से रु. 1 से अधिक है। वर्ष 2019-20 के लिए, वीसीटीपीएल ने दर में कोई वार्षिक वृद्धि लागू नहीं की है।

वर्ष 2017-18 के लिए, अनुबंध के अनुसार इकाई दर वीसीटीपीएल द्वारा यथा अनुमानित सुविचारित की गई है। इकाई दर में वर्ष 2018-19 के लिए 2 प्रतिशत वार्षिक तक वृद्धि की गई है और चूंकि अनुबंध जून 2018 में खत्म हो रहा है और क्योंकि अनुबंध डीजल दर में वृद्धि की अनुमति देता है। वर्ष 2019-20 के लिए, पिछले वर्ष के अनुमानों में इकाई दर में 2 प्रतिशत तक वृद्धि किए जाने की अनुमति दी गई है।

यह लागत तत्व वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए अद्यतन किए गए यातायात अनुमानन पर अनुमानित किया गया है।

- (ख) वीसीटीपीएल ने संशोधित लागत विवरण में 2017-18 में रु. 401.68 लाख, 2018-19 में रु. 420.71 लाख और 2019-20 में रु. 420.71 लाख की दर से रीच स्टेकरों के किराये की लागत का अनुमान लगाया है।

वीसीटीपीएल ने अनुमान लगाया है कि लदे हुए तथा खाली कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए क्रमशः रु. 6,95,000/- प्रति माह और रु. 6,27,000/- प्रति माह की दर से रीच स्टेकरों के लिए किराया प्रभार। वीसीटीपीएल द्वारा उपलब्ध करवाया गया करार लदे हुए कंटेनर के प्रहस्तन के लिए रीच स्टेकर किराये पर लेने के लिए दिनांक 1 अक्टूबर 2015 है और 30 सितम्बर 2018 तक वैध है। रीच स्टेकर किराये पर लेने के लिए वीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित अनुबंध की प्रति खाली कंटेनरों के लिए कोई पृथक दर निर्धारित नहीं करता है।

वीसीटीपीएल ने रीच स्टेकरों के लिए किराया प्रभार रु. 6,95,000/- प्रति माह और लदे हुए तथा खाली कंटेनरों के लिए क्रमशः रु. 6,27,000/- प्रति माह का अनुमान लगाया है। वर्ष 2018-19 के लिए, वीसीटीपीएल ने यह उद्धरित करते हुए संविदित दर में 10 प्रतिशत वृद्धि लागू की है कि अनुबंध सितम्बर 2018 में नवीकरण के लिए देय है और वीसीटीपीएल इस क्षेत्र में प्रचलित बाजार के अनुसार मौजूदा बाजार के अनुसार मौजूदा लागत में 10 प्रतिशत की मुद्रास्फीति का अनुमान लगाता है। वीसीटीपीएल द्वारा उपलब्ध करवाई गई विस्तृत गणना वर्ष 2019-20 के लिए इकाई दर में कोई वृद्धि लागू नहीं की गई है।

रीच स्टेकर के लिए किराया प्रभार रु. 6,95,000/- प्रति माह और वर्ष 2017-18 के लिए वीसीटीपीएल द्वारा यथा अनुमानित क्रमशः लदे हुए और खाली कंटेनरों के लिए रु. 6,27,000/- प्रति माह है। मौजूदा करार में कोई वार्षिक वृद्धि नहीं दी गई है। इसलिए, वर्ष 2018-19 के लिए, सितम्बर 2018 तक छह महीनों के लिए, इकाई दर मौजूदा अनुबंध के अनुसार सुविचारित किया गया है और शेष छह माह इकाई दर में 2 प्रतिशत वार्षिक तक वृद्धि की गई है। वर्ष 2019-20 के लिए, इकाई दर में 2 प्रतिशत की वृद्धि स्वीकृत की गई है। लागत तत्व वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए अद्यतन किए गए यातायात अनुमानन पर अनुमानित किया गया है।

- (ग). उपर्युक्त विश्लेषण के अधीन, संशोधित उपस्कर किराया प्रभार वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए क्रमशः रु. 1302.56 लाख, रु. 1431.25 लाख और रु. 11514.02 लाख होता है इसके विपरीत तदनुसूची अवधि के लिए वीसीटीपीएल द्वारा क्रमशः रु. 1237.50 लाख, रु. 1374.75 लाख और रु. 1416.16 लाख था।

- (xix). वीपीटी को देय वर्ष 2016-17 के लिए वास्तविक पट्टा किराये रु. 101.35 लाख है। उसके विपरीत, वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित पट्टा किराया वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए क्रमशः रु. 2173.20 लाख, रु. 477.50 लाख और रु. 487.05 लाख है।

वीसीटीपीएल ने लाइसेंसिंग करार के अनुसार वीपीटी को लाइसेंस शुल्क के भुगतान पर वीसीटीपीएल को आबंटित कुल 163377 वर्ग मी. के कुल क्षेत्र के लिए पट्टा किराये का अनुमान लगाया है। इसके अलावा, वीसीटीपीएल ने मौजूदा सुविधाओं के समीप वीपीटी द्वारा आबंटित अतिरिक्त 13000 वर्ग मी. के लिए पट्टा किराये का अनुमान लगाया है।

वीसीटीपीएल ने बताया है कि लाइसेंसिंग करार के अनुसार, लाइसेंसिंग शुल्क वीसीटीपीएल के लिए आबंटित भूमि हेतु प्रचलित दरमानों के अनुसार लागू है। वीपीटी के दरमानों के अनुसार वीपीटी को भुगतान किया गये पट्टा किराये/लाइसेंस शुल्क 2015-16 तक रु. 0.9055 प्रति वर्ग मी. प्रति सप्ताह की दर पर था। इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएमपी/80/2015-वीपीटी दिनांक 27 दिसम्बर 2016 द्वारा 1 अप्रैल 2013 से 31 मार्च 2018 अवधि के लिए वीपीटी भूमि का पट्टा किराया संशोधित किया था।

इसके अलावा, वीपीटी के प्रस्ताव के आधार पर, इस प्राधिकरण ने रु. 6.21 प्रति वर्ग मी. प्रति सप्ताह की दर से आदेश सं. टीएमपी/48/2014-वीपीटी दिनांक 15 जनवरी 2016 द्वारा 12 जोनों में खुला क्षेत्र में कार्गो की स्टेकिंग के लिए लाइसेंस में दी जाने वाली विशाखापत्तनम पत्तन न्यास से संबंधित भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क अनुमोदित किया था।

वीसीटीपीएल ने बताया है कि इसने वीपीटी को संशोधित अनुसूची दरें वसूल नहीं करने के बारे में कहा था जोकि लाइसेंस करार के अनुसार नहीं है और कि मौजूदा प्रस्ताव में दिया गया लाइसेंस शुल्क वीसीटीपीएल तथा वीपीटी के बीच परस्पर सहमत दर के आधार पर संशोधित किया जाएगा। तथापि, वीसीटीपीएल ने अपने स्ताव में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित पट्टा किराये/लाइसेंस शुल्क के अनुसार पट्टा किराये का अनुमान लगाया है जैसाकि अनुवर्ती अनुच्छेदों में स्पष्ट किया गया है।

वीसीटीपीएल ने आदेश सं. टीएमपी/80/2015-वीपीआ दिनांक 27 दिसम्बर 2016 द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित पट्टा किराये के आधार पर 163377 वर्ग मी. भूमि के लिए पट्टा किराये का अनुमान लगाया है। वीसीटीपीएल ने 2 प्रतिशत वार्षिक का लागू वृद्धि कारक लागू करने के बाद 10 अक्टूबर 2015 से रु. 5.05 प्रति वर्ग मी. प्रति सप्ताह की दर से खुला स्थान (अनपेल्ड) के लिए अनुमोदित पट्टा किराये पर विचार किया है। इस पार्सल भूमि के लिए पट्टा किराये का अनुमान लगाने के लिए वीसीटीपीएल द्वारा लागू की गई इकाई दर वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए रु. 5.26, रु. 5.36 और रु. 5.47 प्रति वर्ग मीटर प्रति सप्ताह है। वीपीटी ने वीसीटीपीएल को आबंटित 1663377 वर्ग मीटर के लिए रु. 446.69 लाख, रु. 455.63 लाख और रु. 464.74 लाख की दर से अनुमानित पट्टा किराये का भी समर्थन किया है। ऐसी स्थिति में, वीसीटीपीएल द्वारा यथा अनुमानित पट्टा किराया भूमि के इस पार्सल के लिए सुविचारित किया गया है।

वीपीटी द्वारा वीसीटीपीएल को लाइसेंस आधार पर आबंटित 13000 वर्ग मी. अतिरिक्त भूमि के संबंध में, वीसीटीपीएल ने बताया था कि वीपीटी ने रु. 6.21 प्रति वर्ग मी./सप्ताह की अनुमोदित दर पर 50 प्रतिशत रियायत विस्तारित की थी। इस प्रकार, वीसीटीपीएल ने, वर्ष 2016-17 के लिए रु. 3.11 प्रति वर्ग मीटर/सप्ताह के आधार लाइसेंस शुल्क को लेते हुए, और 2 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए, वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए क्रमशः रु. 3.17, रु. 3.24 और रु. 3.30 प्रति वर्ग मी./सप्ताह की दर से इकाई दर पर विचार किया था। वीपीटी ने वीसीटीपीएल के इस अनुमान पर कोई विशेष टिप्पणी नहीं की थी। वीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित विस्तृत परिकलन के आधार पर और वीसीटीपीएल द्वारा किए गए निवेदनों पर विश्वास करते हुए कि वीपीटी वीसीटीपीएल को लाइसेंस शुल्क में 50 प्रतिशत की रियायत ऑफर कर रहा है और यह स्वीकार करते हुए कि वीपीटी ने इस अनुमान पर कोई प्रतिकूल टिप्पणियां नहीं की थीं, वीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित अनुमानों पर विचार किया गया है।

यह देखा गया है कि वर्ष 2017-18 के लिए पट्टा किराये के अनुमान में यह उद्धरित करते हुए वर्ष 2013-14 से 2016-17 के लिए क्रमशः रु. 414.06 लाख, रु. 422.35 लाख और रु. 430.70 लाख कुल मिलाकर रु. 1705.06 लाख शामिल हैं कि वीपीटी ने उक्त अवधि के लिए पूर्वव्यापी प्रभाव से पट्टा किराये का दावा किया है। वीसीटीपीएल ने स्पष्ट रूप से बताया है कि उसने उपर्युक्त दरों एवं पूर्वव्यापी प्रभाव को स्वीकार नहीं किया है और वीपीटी के साथ चर्चा चल रही है। वीसीटीपीएल के प्रस्ताव से, यह विदित है कि पूर्व अवधि के लिए पट्टा किराया पर वीसीटीपीएल द्वारा विवाद किया गया है और वीपीटी को भुगतान नहीं किया गया है। ऐसी स्थिति में, मौजूदा प्रशुल्क चक्र के लिए, वीसीटीपीएल द्वारा वर्ष 2017-18 के अनुमानों में शामिल रु. 1705.06 लाख की राशि को शामिल नहीं किया गया है। वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए पट्टा किराये की बकाया राशियों पर विचार नहीं करते हुए, वीसीटीपीएल किसी नुकसान की स्थिति में नहीं रहेगा क्योंकि इसे वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए रु. 6464.13 लाख पर मूल्यांकित पूर्व अवधि अधिशेष से पूरा किया जा सकता है। वीसीटीपीएल ने बताया है कि यदि पट्टा किरायों को अनुमानों से घटाया जाता है तो तदनुसारी प्रशुल्क में और अधिक अधोमुखी संशोधन किया जाएगा।

2013-14 से 2016-17 अवधि के लिए वीसीटीपीएल द्वारा सुविचारित पट्टा किराये की बकाया राशियां होते हुए रु. 1705.06 लाख का अलग रखा जाना केवल इसलिए प्रकट होता है कि वीसीटीपीएल ने न तो वीपीटी को बकाया राशियों का भुगतान किए जाने का कोई दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजा है और न ही वर्ष 2013-14 से 2016-17 के लेखों में बताया गया है। रु. 1705.06 लाख स्वीकृत नहीं किये जाने का यह अर्थ नहीं लगाया जाना चाहिए कि प्राधिकरण इस मामले में वीसीटीपीएल के नजरिये को स्वीकार करता है।

जैसाकि हमारे आदेश सं. टीएमपी/48/2014-वीपीटी दिनांक 15 जनवरी 2016 में यह बताया गया है कि यह प्राधिकरण सरकार द्वारा समय-समय पर जारी लागू भूमि नीति दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए पत्तन न्यासों की भूमि के लिए पट्टा किराया/लाइसेंस शुल्क अनुमोदित करता है। अतः यह प्राधिकरण संबद्ध पत्तन न्यास और अलग-अलग पट्टाधारियों के बीच हुए अलग-अलग पट्टा करारों के मामले में हस्तक्षेप नहीं करना चाहता।

(xx). वर्ष 2016-17 के लिए वास्तविक बीमा लागत रु. 96.51 लाख बताया गया है। वीसीटीपीएल द्वारा वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए क्रमशः रु. 116.30 लाख, रु. 292.59 लाख और रु. 352.03 लाख के बीमा लागत का अनुमान लगाया गया है। वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए बीमा लागत का अनुमान लगाने के लिए, वीसीटीपीएल ने आधार रूप में तत्संबंधी पिछले वर्षों के वास्तविक अनुमानित बीमा पर विचार किया है और 6 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि लागू की है। इसके अलावा, इसने तत्संबंधी वर्षों के दौरान तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित सिविल और उपस्कर संबंधी पूंजी संवर्धनों की लागत के 1 प्रतिशत पर विचार किया है। वर्ष 2017-18 में सकल प्रखंड में संवर्धनों के संबंध में, वीसीटीपीएल ने मुख्य संवर्धनों के रूप में एक माह हेतु अनुमानित बीमा फरवरी/मार्च 2018 में प्रस्तावित किया है। वीसीटीपीएल द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण सही पाया गया है और वीसीटीपीएल द्वारा लागू किए गए 6 प्रतिशत की बजाय 2 प्रतिशत पर वार्षिक वृद्धि कारक संशोधित करने के सिवाय विचार किया गया है। लागत विवरण में सुविचारित वर्ष 2016-17 से 2019-20 के लिए संशोधित बीमा लागत क्रमशः रु. 112.44 लाख, रु. 283.97 लाख और रु. 331.54 लाख सुविचारित किया गया है।

(xxi). वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित अन्य व्ययों में मैनपावर किराये पर लेने, टैली प्रमारों, बांधना/खोलना व्ययों, प्रशीतन अनुरक्षण, सुरक्षा व्यय, जांच करना, वीपीटी रेल प्रमारों, जल प्रमारों, कंप्यूटर उपभोग्य एवं अनुरक्षण आदि के लिए लागत शामिल है।

बांधना/खोलना के लिए करार 30 जून 2017 तक वैध है। संशोधित करार को अंतिम रूप दिया गया है और वीसीटीपीएल ने वैध करार की प्रति भेजी है जोकि जून 2018 तक वैध है। वीसीटीपीएल ने वर्ष 2017-18 एवं 2018-19 के लिए संविदित दर के अनुसार बांधना/खोलना प्रमारों का अनुमान लगाया है। वर्ष 2017-18 और 2018-19 के लिए अनुमान वीसीटीपीएल द्वारा यथा अनुमानित विचार किए गए हैं। वर्ष 2019-20 के लिए, वीसीटीपीएल ने 13.08 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू किया है जिसे संशोधित कर 2 प्रतिशत किया गया है।

टैली और मैनपावर किराये पर लेने हेतु पिछला करार मई/जून 2017 तक है। संशोधित करार को अंतिम रूप दिया गया है और वीसीटीपीएल ने इन आउटसोर्स की गई सेवाओं की प्रत्येक सेवा के लिए वैध करार की प्रति भेजी है। टैली, मैनपावर किराये पर लेने के लिए करार मई/जून 2018 तक वैध है और प्रशीतन कंटेनर के लिए मार्च 2018 तक वैध है। वीसीटीपीएल ने वर्ष 2017-18 और 2018-19 के लिए संविदित दर के अनुसार इन लागत मदों की प्रत्येक लागत का अनुमान लगाया है। वर्ष 2017-18 और 2018-19 के लिए अनुमानित वीसीटीपीएल द्वारा यथा अनुमानित

सुविचारित किया गया है। वर्ष 2019-20 के लिए, वीसीटीपीएल ने टैली प्रभारों के लए 25.08 प्रतिशत और मेनपावर किराये पर लेने तथा प्रशीतन के लिए 13.08 प्रतिशत के वृद्धि कारक को लागू किया है। वर्ष 2019-20 के लिए वृद्धि संशोधित कर 2 प्रतिशत की गई है।

सुरक्षा प्रभारों के लिए संविदा 1 मई 2016 से 30 अप्रैल 2018 तक वैध है। वीसीटीपीएल ने वर्ष 2017-18 के अनुमानों को करार की प्रति से प्रमाणित किया है। वर्ष 2017-18 के लिए अनुमान वीसीटीपीएल द्वारा यथा अनुमानित विचार किए गए हैं। वर्ष 2018-19 और 2019-20 के लिए, वीसीटीपीएल ने 13.08 प्रतिशत के वृद्धि कारक को लागू किया है जिसे संशोधित कर 2 प्रतिशत किया गया है।

वीपीटी रेल प्रभारों, जांच प्रभारों तथा जल प्रभारों का अनुमान लगाने के लिए, वीसीटीपीएल ने आधार रूप में 2016-17 की वास्तविक लागत पर विचार किया है और वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए इन लागत मदों का अनुमान लगाने के लिए पिछले वर्षों के वास्तविक/अनुमानों पर 4 प्रतिशत/6 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि लागू की है। वीसीटीपीएल की इन मदों के अनुमान वार्षिक वृद्धि 2 प्रतिशत किये जाने के सिवाय विचार किए गए हैं।

- (xxii). पूर्व अवधि में दिये गए विश्लेषण के आधार पर, तकनीकी सेवा शुल्क (टीएसएफ) रु. 28.73 लाख अर्थात् पहले करार के लिए रु. 15.70 लाख और दूसरे करार के लिए रु. 7.95 लाख + वर्ष 2014-15 के लिए तीसरे करार के लिए रु. 5.07 लाख और वर्ष 2015-16 और 2016-17 के प्रत्येक के लिए रु. 38.87 लाख अर्थात् पहले करार के लिए रु. 15.70 लाख और दूसरे करार के लिए रु. 7.95 लाख + तीसरे करार के लिए रु. 15.217 लाख पर विचार किया गया है। वर्ष 2017-18 से 2019-20 के प्रत्येक वर्ष के लिए, प्रमाजित टीएसएफ प्रत्येक वर्ष के लिए रु. 61.77 लाख है जैसाकि पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में स्पष्ट किया गया है।

जैसाकि पहले बताया गया है, वीसीटीपीएल को अगले प्रशुल्क संशोधन के समय, आयकर प्रयोजन के लिए लागत की मद के रूप में टीएसएफ स्वीकृत करने वाला प्रासंगिक आयकर निर्धारण आदेश भेजे और वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए करारों से आने वाले टीएसएफ के वास्तविक भुगतान को समर्थित करने के लिए दस्तावेजी साक्ष्य भी भेजे अथवा मौजूदा कार्यवाही में व्यय रूप में स्वीकृत करार के संदर्भ में समायोजित किया जाएगा अर्थात् अगले प्रशुल्क संशोधन में अमान्य घोषित कर दिया जाएगा।

- (xxiii). दिशानिर्देशों के खंड 2.4.1 में बताया गया है कि कुशलता के लिए मानदंड कुशलता लाभ का दावा करने के लिए तत्काल पूर्ववर्ती प्रशुल्क चक्र में अर्जित समान टर्मिनल में समान परिचालक का औसत कार्यनिष्पादन होगा। इस प्रयोजन के लिए, उस प्रशुल्क चक्र के साथ तत्काल पूर्ववर्ती प्रशुल्क चक्र में परिचालक द्वारा अर्जित लागत कटौती की तुलना की जाएगी, जो पहले की गई थी। वीसीटीपीएल ने लागत विवरण में वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए मौजूदा प्रशुल्क चक्र में कुशलता लाभ का दावा नहीं किया है।

- (xxiv). संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.7.1. विनिर्दिष्ट करता है कि निजी टर्मिनलों के मामले में, मूल्यहास कम्पनी अधिनियम, 1956 के अनुसार अंगीकृत जीवनकाल मानदंडों के साथ स्ट्रेट लाइन पद्धति पर अथवा रियायत करार में निर्धारित जीवनकाल मानदंडों के आधार पर, जो भी अधिक हो, स्वीकृत किया गया था। वीसीटीपीएल ने पुष्टि की है कि उसने कम्पनी अधिनियम में यथा निर्धारित मूल्यहास के लिए दरों पर विचार किया है। प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन के लिए, वीसीटीपीएल ने इस प्राधिकरण द्वारा पारित पूर्व सामान्य संशोधन आदेशों में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार परियोजना अवधि में अपफ्रंट शुल्क और पट्टाधारण प्रीमियम के प्रभाजन के मद्देनजर मूल्यहास आंकड़ों में उपयुक्त समायोजन किए हैं।

- (xxv). प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्ययों में प्रशासनिक स्टाफ का वेतन, यात्रा व्यय, विपणन व्यय और प्रशासनिक व्यय शामिल हैं। वर्ष 2016-17 के लिए वास्तविक प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्यय रु. 1647.73 लाख बताया गया है। वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्ययों का अनुमान लगाने के लिए, वीसीटीपीएल ने वर्ष 2016-17 के लिए वास्तविक प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय को आधार रूप में लिया था स्टाफ लागत के सिवाय सभी मदों का अनुमान लगाने के लिए 6 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि लागू की थी। स्टाफ लागत के लिए, इसने 10 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि लागू की है। वीसीटीपीएल का अनुमान 6 प्रतिशत की बजाय 2 प्रतिशत वृद्धि लागू करते हुए संशोधित किया गया है और वीसीटीपीएल द्वारा लागत के अनुमान में 10 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि पर विचार किया है। सभी अन्य मदें वीसीटीपीएल द्वारा यथा अनुमानित विचार की गई हैं।

- (xxvi). अपफ्रंट शुल्क का प्रभाजन वर्ष 2017-18 से 2019-20 के प्रत्येक वर्ष के लिए रु. 12.53 लाख सुविचारित किया गया है जैसाकि पूर्व अवधि के लिए किया गया है।

- (xxvii). वीसीटीपीएल ने वर्ष 2016-17 के लिए रु. 114.51 लाख के वास्तविक एफएमआई के विपरीत वर्ष 2017-18 से 2019-20 के प्रत्येक वर्ष के लिए क्रमशः रु. 15.00 लाख की वित्त एवं विविध आय (एफएमआई) का अनुमान लगाया है। चूंकि एफएमआई विविध आय से संबंधित है, वीसीटीपीएल द्वारा लगाये गए अनुमान पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है।

- (xxviii). वित्त और विविध व्ययों के अधीन, वीसीटीपीएल ने भविष्य निधि में अंशदान के लिए अनुमान पर विचार किया है। वीसीटीपीएल ने वर्ष 2016-17 के लिए भविष्य निधि में वास्तविक अंशदान को आधार रूप में लिया है और वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए 10 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि पर विचार किया है। वीसीटीपीएल का अनुमान वीसीटीपीएल द्वारा सुविचारित 10 प्रतिशत की बजाय 2 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि पर विचार करते हुए संशोधित किया गया है।

- (xxix). वीसीटीपीएल ने वर्ष 2017-18 से 2019-20 के दौरान परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में क्रमशः रु. 16,805.52 लाख, रु. 1,215.00 लाख और रु. 4,188.97 लाख के संवर्धनों का अनुमान लगाया है। नियोजित पूंजी जिसमें निवल अचल परिसंपत्तियां और कार्यगत पूंजी शामिल हैं, उन्हें निम्नलिखित अनुच्छेदों में विश्लेषित किया गया है:

(क). अचल परिसंपत्तियां:

(i). वर्ष 2017-18:

वीसीटीपीएल ने रु. 16,805.52 लाख की अनुमानित लागत पर सकल प्रखंड में निम्नलिखित संवर्धनों का प्रस्ताव किया है:

विवरण	राशि	वीसीटीपीएल द्वारा यथा प्रेषित अनुमानों की स्थिति/आधार
क्रेनें	15,109.08	
(i). आरएमक्यूसी 2	11,237.14	आदेश जारी कर दिये गए हैं। 2 नई क्यूसी के फरवरी/मार्च 2018 तक शुरू होने की संभावना है।
(ii). आरटीजीसी 41 टन क्षमता, डीजल इंजन से चलने वाली	3,871.94	
संयंत्र तथा मशीनरी जिसमें डीजी, केबलिंग और अन्य इलैक्ट्रिकल संस्थापन, प्रशीतन रैक के साथ कॉम्पेक्ट एसएस, आदि शामिल हैं।	1,128.17	डीजी, केबलिंग तथा अन्य इलैक्ट्रिकल संस्थापनों के संबंध में कार्य प्रगति पर है।
सिविल	324.51	कार्य पूरा हो चुका है
आईटी - सीसीटीवी, एसएपी, आईटी एवं क्यूएचएसईटी	206.30	सीसीटीवी और एसएपी कार्य पूरा हो चुका है
फर्नीचर तथा जुड़नार	37.46	अनुमान
वर्ष 2017-18 में सकल प्रखंड में कुल संवर्धन	16,805.52	--

वर्ष 2017-18 में सकल प्रखंड में कुल संवर्धनों में से, मुख्य संवर्धन क्रेनें शीर्ष के अधीन है। नई 2 आरएमक्यूसी और 4 आरटीजीसी फरवरी 2018 तक अर्थात् वर्ष 2017-18 के दौरान शुरू किये जाने का प्रस्ताव है। वीसीटीपीएल ने इन उपस्कर की खरीद के मामले में खरीद आदेश भेजा है। यातायात में वृद्धि से, वीसीटीपीएल ने बताया है कि इन क्रेनों की तैनाती से पोत वापसी समय में कटौती होगी जिससे ट्रेड को लाभ होगा और समग्र लॉजिस्टिक्स लागत में कमी आएगी। इसके अलावा, पत्तन में आने वाले बड़े आकार के पोतों के कारण मौजूदा उपस्कर के साथ कुशलतापूर्वक ऐसे पोतों का प्रहस्तन करने में परिचालनात्मक मुश्किलें आती हैं क्योंकि मौजूदा 2 क्रेनें 30 वर्ष पुरानी हैं। वीपीटी ने यह भी कहा है कि मौजूदा क्रेनें 25 वर्ष पुरानी हैं। इसलिए, वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित संवर्धन वीपीटी द्वारा उचित महसूस किए गए हैं। वीपीटी ने सूचित किया है कि क्रेनों के फरवरी 2018/मार्च 2018 तक शुरू होने की उम्मीद है। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर और यह स्वीकार करते हुए कि वीसीटीपीएल द्वारा यथा अनुमानित पूंजी लागत दस्तावेजी साक्ष्य से प्रमाणित की गई है और क्रेन के शुरू होने की संभावित तारीख का वीपीटी द्वारा अनुसमर्थन किया गया है, नई 2 आरएमक्यूसी और 4 आरटीजीसी की खरीद के लिए वीसीटीपीएल द्वारा लगाए गए अनुमानों पर विश्वास किया गया है और विचार किया गया है।

तथापि, यह देखा गया है कि वीसीटीपीएल ने सकल प्रखंड से 2 पुरानी आरएमक्यूसी को हटाने का प्रस्ताव नहीं किया है। जब वीसीटीपीएल को इसका सुझाव दिया गया था कि सकल प्रखंड से पुरानी आरएमक्यूसी को हटाने और लागत विवरण में इन उपस्कर की बिक्री से संभावित लाभ अथवा हानि के प्रभाव पर भी विचार करें, वीसीटीपीएल ने स्पष्ट किया है कि मौजूदा अवसंरचना को बढ़ाने और ट्रेड की आवश्यकता के अनुसार अतिरिक्त क्रेनें खरीदी जा रही हैं। क्योंकि पत्तन पर बड़े आकार के पोत आते हैं मौजूदा उपस्कर के साथ ऐसे पोतों को कुशलतापूर्वक प्रहस्तित करने में परिचालनात्मक कठिनाईयां हैं जबकि पोतों के मौजूदा आकार का प्रहस्तन करने के लिए पुरानी 2 क्रेनों की आवश्यकता होती है। पुरानी क्रेनों को एक समयावधि में हटा दिया जाएगा, क्योंकि इनके कुछ वर्षों का जीवनकाल ही रह गया है। यहां उल्लेख करना प्रासंगिक है कि वीसीटीपीएल द्वारा मूल्यांकित घाट क्षमता में मौजूदा पुरानी क्रेनों की क्षमता शामिल है। वीसीटीपीएल ने पुष्टि की है कि उसने नई क्रेनों की खरीद के लिए वीपीटी से जरूरी अनुमति प्राप्त कर ली है।

वीसीटीपीएल द्वारा यथा अनुमानित सकल प्रखंड में सभी अन्य संवर्धनों पर भी विचार किया गया है।

(ii).

वर्ष 2018-19:

वर्ष 2018-19 के लिए प्रस्तावित सकल प्रखंड में संवर्धन निम्नलिखित शीर्षों के अधीन हैं:

विवरण	राशि	स्थिति/अनुमानों के आधार
संयंत्र एवं मशीनरी	1,060.00	
(i). 17-18 में एक कोन आरटीजीसी, 18-19 में 3 सं. में सीमेन्स के साथ वेकोन ड्राइवों को बदलना।	360.00	अनुमान

(ii). अतिरिक्त नियमित केपेक्स	700.00	अनुमान
आईटी	130.00	अनुमान
फर्नीचर और जुड़नार	25.00	अनुमान
वर्ष 2017-18 में सकल प्रखंड में कुल संवर्धन	1215.00	--

वीसीटीपीएल ने बताया है कि वेकोन ड्राइव के साथ संस्थापित 4 कोन आरटीजी बहुत ही अविश्वसनीय रही हैं और कई मौकों पर विफल रही हैं। इसलिए, दीर्घावधि के लिए, सीमेन्स के साथ वाकों की ड्राइवों को बदलने की योजना बनाई गई है और सीमेन्स द्वारा प्रारंभिक अध्ययन किया गया है। अनुमानित कुल केपेक्स 2018-19 में रु. 360 लाख है। वीसीटीपीएल ने उपर्युक्त निवेशों के प्रत्येक की वर्तमान स्थिति भेजी है। तथापि, वीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित कारणों के आधार पर, वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित सकल प्रखंड में संवर्धनों पर विश्वास किया गया है और विचार किया गया है।

(iii). वर्ष 2018-20:

वीसीटीपीएल द्वारा सकल प्रखंड में निम्नलिखित संवर्धनों रु. 4,188.97 लाख पर विचार किया गया है:

विवरण	राशि	स्थिति/अनुमानों के लिए आधार
संयंत्र और मशीनरी	700.00	अनुमान। वीसीटीपीएल ने कहा है कि यह नियमित केपेक्स के लिए है।
सिविल	3,433.97	अनुमान
आईटी	30.00	अनुमान
फर्नीचर और जुड़नार	25.00	अनुमान
वर्ष 2017-18 में सकल प्रखंड में कुल संवर्धन	4188.97	--

वीसीटीपीएल ने कहा है कि नए प्रशासनिक भवन का निर्माण करने का प्रस्ताव किया गया है। वर्तमान में वीसीटीपीएल के कार्यालय टर्मिनल के आसपास बिखरे हुए हैं। यार्ड स्थान का प्रभावी ढंग से उपयोग नहीं हो रहा है। उपर्युक्त के अलावा, बढ़ते स्टाफ और टर्मिनल उपयोक्ताओं के साथ, अतिरिक्त अस्थायी/मेकशिफ्ट कार्यालयों का निर्माण करना मुश्किल होता जा रहा है। इसलिए, टर्मिनल के भीतर एक अलग प्रशासनिक भवन 2019-20 तक बनाने की योजना है। अनुमानित लागत रु. 3434 लाख 2019-20 तक पूंजीकृत की जानी है।

वीसीटीपीएल ने उपर्युक्त संवर्धनों के प्रत्येक की वर्तमान स्थिति नहीं भेजी है। तथापि, पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में बताये गए कुछ संवर्धनों के लिए वीसीटीपीएल द्वारा दिए गए कारणों तथा विस्तृत निवेदनों के आधार पर, वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित संवर्धनों पर विश्वास किया गया है और विचार किया गया है।

(ख). कार्य पूंजी:

(i). वीसीटीपीएल ने एक माह की कुल परिचालन आय पर विचार किया है। इसने बताया है कि विविध देनदारों का अनुमानन रुझानों के आधार पर किया गया है। विविध देनदारों के रूप में एक माह की आय पर विचार करना 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार नहीं है और इसलिए विश्लेषण में विचार नहीं किया गया है।

इस प्राधिकरण ने 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों में रिफाइनमेंट घोषित करते हुए 30 सितम्बर 2008 को एक आदेश पारित किया था जोकि ऐसी मदों को मान्यता देता है जो विविध देनदार के हिस्से के रूप में लाइसेंस करार से आता है। वीसीटीपीएल द्वारा वीपीटी के साथ किये गए लाइसेंस करार में पट्टा किरायों के किसी अग्रिम भुगतान का निर्धारण नहीं किया गया था।

वीसीटीपीएल और वीपीटी के बीच हुए एलए के अनुच्छेद 5.1 के अनुसार, रॉयल्टी तत्काल अनुवर्ती माह के 7वें दिन देय होता है। इस प्रकार यह स्पष्ट है कि एलए के अनुसार, वीसीटीपीएल को रॉयल्टी के किसी अग्रिम भुगतान करने की आवश्यकता नहीं है। इसलिए व्ययों के पुनर्भुगतान वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए कार्य पूंजी के अनुमानों में विचार नहीं किए गए हैं।

(ii). वीसीटीपीएल ने वर्ष 2016-17 के लिए ईंधनों के अलावा भंडारों के छह माह के उपभोग को आधार रूप में विचार किया था और वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए अनुमानों पर पहुंचने के लिए 4 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि लागू की थी। कार्य पूंजी के परिकलन में वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित वस्तुसूची पर विचार किया गया है।

- (iii). रोकड़ जमाशेष उपरिव्ययों सहित एक माह के संशोधित परिचालन व्ययों पर परिगणित किया गया है।
- (iv). वीसीटीपीएल ने 2016-17 की मौजूदा देयता आधार रूप में विचार करते हुए वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए मौजूदा देयताओं का अनुमान लगाया था और वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए अनुमानित कुल व्ययों के लिए यथानुपात समायोजित किया था। वीसीटीपीएल द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार नहीं है। वर्तमान प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही में, वर्ष 2016-17 के लिए सुविचारित मौजूदा देयताएं कार्य पूंजी के अनुमानन में वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए सुविचारित की गई है।
- (v). उपर्युक्त विश्लेषण के आधार पर, कार्य पूंजी परिणामस्वरूप नकारात्मक आंकड़ा है। चूंकि कार्य पूंजी नकारात्मक है, इसलिए इसे शून्य लिया गया है।
- (ग). प्राथमिक व्यय का अप्रभाजित हिस्सा, अपफ्रंट शुल्क नियोजित पूंजी का हिस्सा बनाते हैं जिसपर प्रतिलाभ स्वीकृत किया गया है। उपर्युक्त संशोधन के अधीन, वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए नियोजित पूंजी जिसमें परिसंपत्तियों के निवल प्रखंड में क्रमशः रु. 23,091.81 लाख, रु. 21,103.73 लाख और रु. 21,902.78 लाख शामिल है इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है जबकि इसके विपरीत वीसीटीपीएल द्वारा क्रमशः रु. 24,822.28 लाख, रु. 23,017.59 लाख और रु. 23,954.97 लाख पर विचार किया गया था।
- (xxx). वीसीटीपीएल ने वर्ष 2016-17 के लिए 4 मौजूदा व्यूसी के लिए सर्वोत्तम घाट क्षमता 612587 टीईयू प्रतिवर्ष मूल्यांकित की है। वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए, वीसीटीपीएल ने 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित फार्मूला अंगीकृत करते हुए 2 नई आरएमक्यूसी की सर्वोत्तम घाट क्षमता 413910 टीईयू मूल्यांकित की है। मौजूदा व्यूसी के लिए मूल्यांकित घाट क्षमता के लिए नई व्यूसी की घाट क्षमता जोड़ते हुए, वीसीटीपीएल द्वारा मूल्यांकित कुल सर्वोत्तम घाट क्षमता 1026497 टीईयू हैं। यहां कहना प्रासंगिक है कि घाट क्षमता के संबंध में, इसमें दो पुरानी क्रेनों की क्षमता शामिल है जोकि 25 वर्ष पुरानी हैं जिसमें वीसीटीपीएल वर्ष 2017-18 में बदलने का प्रस्ताव किया है जैसाकि पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में स्पष्ट किया गया है।
- वीसीटीपीएल द्वारा मूल्यांकित सर्वोत्तम यार्ड क्षमता वर्ष 2016-17 के लिए 3,95,042 टीईयू है जोकि वर्ष 2016-17 के लिए मूल्यांकित यार्ड क्षमता में सुविचारित 2.5 की बजाय वीसीटीपीएल द्वारा सुविचारित 3 की स्टेक ऊंचाई में वृद्धि करने के कारण वर्ष 2017-18 में वृद्धि कर 474500 टीईयू करने का अनुमान लगाया गया है। यह देखा जा सकता है कि वीसीटीपीएल के मामले में यार्ड क्षमता अवरोध है। इस प्रकार, वर्ष 2017-18 से 2019-20 के प्रत्येक वर्ष के लिए टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता 4,74,500 टीईयू है।
- वीसीटीपीएल द्वारा मूल्यांकित सर्वोत्तम क्षमता और विश्लेषण में सुविचारित अद्यतन किए गए यातायात के आधार पर, वर्ष 2017-10 से 2019-20 के लिए क्षमता उपयोगिता क्रमशः 84.3 प्रतिशत, 94.84 प्रतिशत और 100 प्रतिशत होता है।
- 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश पूर्ण नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ (आरओसीई) का दावा करने के लिए 60 प्रतिशत की न्यूनतम क्षमता उपयोगिता निर्धारित करते हैं। तथापि, यह कहना प्रासंगिक है कि 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.9.11 विनिर्दिष्ट करता है कि यदि निजी परिचालक द्वारा किया गया निवेश रियायत करार के अधीन दायित्वों के अनुसार होता है तो इसे आरओसीई के लिए सुविचारित किया जाएगा भले ही पूर्ण क्षमता उपयोगिता अर्जित नहीं की गई हो। वीपीटी ने इसपर कोई विशिष्ट टिप्पणियां नहीं भेजी है कि क्या प्रस्तावित निवेश एलए में प्रावधानों के अनुसार है सिवाय 2 आरएमक्यूसी और 4 आरटीजीसी के मामले में जो मौजूदा चक्र में प्रस्तावित मुख्य संवर्धन हैं, पत्तन ने बताया है कि वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित निवेश उचित है।
- वीसीटीपीएल ने पुष्टि की है कि प्रस्तावित केपेक्स मौजूदा परिसंपत्तियों को अच्छी स्थिति में रखने और एलए में परिकल्पित समग्र उत्पादकता मानक को अर्जित करने के लिए है। इस तथ्य को स्वीकार करते हुए कि वीपीटी ने वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित निवेशों पर कोई प्रतिकूल टिप्पणियां नहीं की हैं, वीसीटीपीएल के विवरण पर विश्वास किया गया है। तदनुसार, नियोजित पूंजी पर वीसीटीपीएल द्वारा दावाकृत 16 प्रतिशत की दर से पूर्ण प्रतिलाभ 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार स्वीकृत किया गया है।
- (xxxi). 01 अप्रैल 2017 की वैधता के बाद की अवधि के लिए वीसीटीपीएल के दरमान की वैधता में विस्तार प्रदान करते समय, यह बताया गया था कि 01 अप्रैल 2017 के बाद की अवधि के लिए स्वीकार्य लागत और स्वीकार्य प्रतिलाभ पर अतिरिक्त अधिशेष, यदि कोई हो, निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा। लागत विवरण वर्ष 2017-18 के लिए रु. 969.04 लाख का निवल अधिशेष दर्शाता है। विचार करते हुए कि उस समय तक आदेश फरवरी 2018 के करीब लागू हो जाएगा, वर्ष 2017-18 के लिए अनुमानित रु. 969.04 लाख का निवल अधिशेष दस माह के लिए यथानुपातित किया गया है जोकि रु. 807.53 लाख होता है और 2018-19 तथा 2019-20 के अगले दो वर्षों में समान रूप से समायोजित किया गया है।
- उपर्युक्त चर्चाओं के अधीन, वीसीटीपीएल के मौजूदा प्रशुल्क पर वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए वीसीटीपीएल द्वारा दाखिल लागत विवरण संशोधित किया गया है। संशोधित लागत विवरण **अनुबंध-II** रूप में संलग्न किया गया है। वर्तमान प्रशुल्क स्तर पर लागत विवरण में प्रकट किये गए परिणामों को नीचे सारबद्ध किया गया है:

(रु. लाखों में)

विवरण	2017-18	2018-19	2019-20	कुल
परिचालन आय	14247.01	15825.01	16649.50	46,721.52
निवल अधिशेष	161.56	252.66	154.23	568.45
परिचालन आय के प्रतिशत रूप में निवल अधिशेष	1.13%	1.60%	0.93%	1.22%

उपर्युक्त तालिका स्वीकार्य लागत के बाद निवल अधिशेष और वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए 16 प्रतिशत आरओसीई क्रमशः रु. 161.56 लाख, रु. 252.66 लाख और रु. 154.23 लाख कुल मिलाकर प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर रु. 568.45 लाख के निवल अधिशेष है। प्रतिशतता के तौर पर, यह वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए 1.22 प्रतिशत के औसत निवल अधिशेष परिगणित होता है। जैसाकि पहले बताया गया है, इसी बीच आदेश फरवरी 2018 के करीब लागू हो जाएगा। विचार करते हुए कि प्रशुल्क चक्र की अवधि 2 वर्ष 2 माह के लिए अर्थात् फरवरी 2018 से मार्च 2020 तक के लिए होगी, उक्त अवधि के लिए अनुमानित राजस्व हेतु प्रतिशतता के रूप में निवल अधिशेष 1.63 प्रतिशत परिगणित होता है (अर्थात् यथानुपात आधार पर रु. 568.45 लाख/रु. 34849.01 लाख का निवल अधिशेष)।

जैसाकि पहले बताया गया है, एक प्रशुल्क मद वीसीटीपीएल ने 1.1.क (क) के अधीन लदे हुए आयात तथा निर्यात कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए समेकित दर में केवल 23.30 प्रतिशत की प्रशुल्क वृद्धि की मांग की थी। अन्य सभी प्रशुल्क मदों पर, वीसीटीपीएल ने पड़ोसी गैर-महापत्तनों तथा अनिश्चित वैश्विक बाजार से प्रतिस्पर्धा पर विचार करते हुए यथास्थिति का प्रस्ताव किया था।

लागत विवरण द्वारा प्रदर्शित आन्तरिक अनुमानित अधिशेष स्थिति के मद्देनजर, वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क मद में प्रशुल्क वृद्धि प्रदान करने के लिए कोई मामला नहीं है। स्वीकार करते हुए कि लागत विवरण द्वारा प्रदर्शित निवल अधिशेष 1.63 प्रतिशत पर आन्तरिक है, इस प्राधिकरण ने वीसीटीपीएल के मौजूदा दरमानों में यथास्थिति बनाए रखने का निर्णय किया है।

वीसीटीपीएल ने, इस मामले की कार्यवाही के दौरान, कहा था कि उसने अपने टर्मिनल में कार्गो को आकर्षित करने के लिए छूट स्वीकृत किए थे। लागत विवरण में प्रदर्शित निवल अधिशेष स्थिति मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर है। इसके टर्मिनल में कंटेनर कार्गो आकर्षित करने के लिए वीसीटीपीएल द्वारा आफर किए गए प्रशुल्क में छूट लागत विवरण में प्रदर्शित आन्तरिक अधिशेष समायोजित करने के लिए है। अन्यथा भी, वर्ष 2017-18 से 2019-20 के लिए वीसीटीपीएल के अनुमानित भौतिक और वित्तीय कार्यनिष्पादन अधिशेष अथवा घाटा, जैसी भी स्थिति हो, के उपयुक्त समायोजन के लिए वास्तविकताओं के विपरीत 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार समीक्षा के अधीन है।

2005 दिशानिर्देशों के खंड 3.3.1. के अनुसार, वीसीटीपीएल के पास राजपत्र में अधिसूचित आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों के भीतर सुविचारित रिकॉर्ड के फेस पर प्रदर्शित त्रुटियों की सीमा तक आदेश की समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण का रुख करने का विकल्प है।

(xxxii). रियायती दर पर कार्गो संबंधित प्रभारों के लिए मानदंड से संबंधित (i) (ग) पर सामान्य के अधीन प्रस्तावित टिप्पणी सामान्य अंगीकरण आदेश सं. टीएमपी/53/2015-वीओसीपीटी दिनांक 26 नवम्बर 2015 और संशोधन आदेश दिनांक 10 जून 2016 के अनुसार नहीं पाया गया है। उक्त टिप्पणी उक्त सामान्य अंगीकरण आदेशों के अनुसार संशोधित की गई है। वीसीटीपीएल ने सामान्य अंगीकरण आदेश से टिप्पणियों में से एक के साथ पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार की अनुसूची के अधीन 1.2. के अधीन मौजूदा टिप्पणी सं. (ii) को बदला है। मौजूदा दरमान में निर्धारित टिप्पणी सं. (ii) को बनाये रखा गया है।

(xxxiii). बीओटी परिचालकों के लिए लागू 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश तीन वर्षों का प्रशुल्क वैधता चक्र निर्धारित करता है। चूंकि इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए सुविचारित वित्तीय स्थिति केवल 31 मार्च 2020 तक है, इसलिए वीसीटीपीएल के संशोधित दरमानों की वैधता 31 मार्च 2020 तक निर्धारित की गई है।

(xxxiv). वीसीटीपीएल के मौजूदा दरमान की वैधता समय-समय पर विस्तारित की जाती रही है और मौजूदा दरमान की वैधता का आखिरी विस्तार 30 जून 2017 तक प्रदान किया गया था। संशोधित दरमान राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद लागू होगी। इसलिए, मौजूदा दरमानों की वैधता को अनुमोदित संशोधित दरमानों के लागू होने तक विस्तार किया मान लिया गया है।

16.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण वीसीटीपीएल के संशोधित दरमान अनुमोदित करता है जिसे **अनुबंध-III** रूप में संलग्न किया गया है।

16.2. वीसीटीपीएल का प्रशुल्क परिचालक द्वारा प्रेषित सूचना पर विश्वास करते हुए तथा विश्लेषण में यथा उपलब्ध करवाई गई परिकल्पनाओं के आधार पर निर्धारित किया गया है। यदि यह प्राधिकरण, किसी भी समय, निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान, यह पाता है कि वास्तविक स्थिति सुविचारित अनुमानों से काफी अधिक भिन्न है अथवा यहां पर स्वीकृत अनुमानों से विपथन है तो यह प्राधिकरण वीसीटीपीएल से अपेक्षा करेगा कि उसके प्रशुल्क की समीक्षा करने के निर्धारित समय से पहले प्रस्ताव दाखिल करे और संशोधित प्रशुल्क में ऐसी भिन्नताओं के लेखा पर प्रोद्भूत संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार लाभ का समायोजन करे।

16.3. इस संबंध में, वीसीटीपीएल से यह अपेक्षा की जाती है कि एक वर्ष की प्रत्येक तिमाही के पूरा होने के 15 दिनों के भीतर उसी प्रारूप में वास्तविक भौतिक और वित्तीय कार्यनिष्पादन पर रिपोर्ट प्रेषित करे जिसमें प्रशुल्क प्रस्तावों के लिए लागत विवरण दाखिल किये जाते हैं। रिपोर्ट में प्रभावी प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए विश्वास किए गए अनुमानों से भिन्नता के कारण भी दिये जाने चाहिए। यदि दो लगातार तिमाही अवधि के लिए वास्तविक और अनुमानों के बीच (+)/(-) 20 प्रतिशत भिन्नता देखी जाती है तो यह प्राधिकरण परिचालक को निर्धारित समीक्षा से पहले अपना प्रस्ताव जमा करने के लिए कहेगा। यदि वीसीटीपीएल टीएमपी द्वारा विनिर्दिष्ट की जाने वाली समय सीमा के भीतर प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने में विफल रहता है तो यह प्राधिकरण प्रशुल्क की समीक्षा के लिए अपनी ओर से कार्यवाही शुरू करेगा।

टी.एस. बालासुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./351/17]

विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड

रु. लाखों में

[illegible]

[illegible]

XVIII	कुल अधिशेष/(घाटा) (XIII-XVI)	-624.62	-417.72	-1231.15	(2,273.49)	588.63	752.34	5,123.16	6,464.13	-384.3%
XIX	परिचालन आय के प्रतिशत रूप में पूर्व अवधि अधिशेष के समायोजन के बाद निवल अधिशेष/(घाटा) (XVIII/I % में)	-7.93%	-4.52%	-11.66%	-8.04%	6.77%	7.50%	34.56%	16.28%	
XX	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	-8.04%				16.28%				

अनुबंध - II

**विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड
समेकित लागत विवरण**

रु. लाखों में

क्र.सं.	विवरण	वास्तविक			बीसीटीपीएल द्वारा यथा दिए गए प्रशुल्क के मोजूदा स्तर पर अनुमान				टीएएमपी द्वारा यथा संशोधित प्रशुल्क के मोजूदा स्तर पर अनुमान			
		2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	Total	2017-18	2018-19	2019-20	Total
	यातायात (टीईयू में)	248163	291621	3,66,683	3,69,000	3,84,000	4,00,000	11,53,000	4,00,000	4,50,000	4,74,500	13,24,500.00
	सर्वोत्तम क्षमता	395500	395500	395500	474500	474500	474500	14,23,500	4,74,500	4,74,500	4,74,500	14,23,500.00
I	कुल परिचालन आय											
	कंटेनर प्रहस्तन आय	7,702.23	8,676.99	12,294.66	11,126.03	11,575.03	12,053.97	34,755	12061.64	13566.34	14301.03	39,929.01
	अन्य	998.48	1,349.06	2,528.75	2,145.17	2,173.07	2,251.84	6,570	2185.38	2258.67	2348.46	6,792.51
	कुल	8,700.71	10,026.05	14,823.41	13,271.20	13,748.10	14,305.81	41,325.11	14247.01	15825.01	16649.50	46,721.52
II	परिचालन लागतें (मूल्यहास अतिरिक्त)											
	परिचालन एवं प्रत्यक्ष लेबर	285.96	345.51	375.71	461.88	551.81	606.99	1,621	461.88	480.54	490.16	1,432.58
	अनुरक्षण लेबर	342.09	388.56	407.31	490.04	576.84	634.52	1,701	490.68	543.09	553.99	1,587.76
	उपस्कर चालन लागतें	1,015.01	1,228.08	1,469.13	1,687.22	2,264.78	2,595.76	6,548	1630.67	2115.17	2263.29	6,009.12
	रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी	425.60	670.62	898.37	904.05	1,293.60	1,470.00	3,668	980.00	1515.94	1743.79	4,239.73
	उपस्कर किराया	736.94	905.97	1,237.28	1,237.50	1,374.75	1,416.16	4,028	1302.56	1431.25	1514.01	4,247.83
	देय पट्टा किराये	94.09	85.30	101.35	2,173.20	477.50	487.05	3,138	468.14	477.50	487.05	1,432.70
	बीमा	78.64	80.34	96.51	116.30	292.59	352.03	761	112.44	283.97	331.54	727.96
	अन्य व्यय	421.73	430.19	479.72	556.96	647.31	741.34	1,946	567.46	603.01	622.64	1,793.10
	तकनीकी सेवा शुल्क	28.73	38.87	38.87	62.91	62.91	62.91	189	61.77	61.77	61.77	185.32
	कुल	3,428.78	4,173.43	5,104.25	7,690.07	7,542.08	8,366.78	23,599	6,075.61	7,512.25	8,068.25	21,656.10
III	मूल्यहास	1,462.19	1,494.12	1,376.83	1,666.10	3,196.23	3,383.07	8,245	1,666.10	3,196.23	3,383.07	8,245.40

XIV	वर्ष 2018-19 और 2019-20 में 10 महीनों के लिए यथानुपात आधार पर समायोजित 2017-18 के अनुमानित अधिशेष	-	-	-	-	-	-	-	807.79	403.90	403.90	
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) (XIII) - (XIV)	588.63	752.34	5,123.16	(1,887.12)	(2,646.97)	(3,406.09)	(7,940.18)	161.56	252.66	154.23	588.45
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIII/ % में)	6.77%	7.50%	34.56%	-14.22%	-19.25%	-23.81%	-19.09%	1.13%	1.60%	0.93%	
XVI	निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIII/ % में)		16.28%			-19.09%				1.22%		

अनुबंध-III

विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड

दरमान

परिभाषाएँ और शर्तें

यह दरमान विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) द्वारा प्रदान की गई सेवाओं और सुविधाओं के उपयोग के लिए समय-समय पर विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) को देय प्रभार निर्धारित करता है।

1. परिभाषाएँ

दरमान में, जब तक कि संदर्भ अन्यथा अपेक्षा नहीं करता हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगी:-

- (i). "कंटेनर" अर्थात् सभी प्रासंगिक प्रचलित आईएसओ मानकों का अनुपालन करने वाला कोई भारवाहक कंटेनर। सामान्यतः यह बिना बीच में पुनः लदाई के एक अथवा अधिक प्रकारों द्वारा सामानों को वहन करने करने के लिए डिजाइन किया गया है; तैयार प्रहस्तन की अनुमति वाले डिवाइसों के साथ जुड़ा हुआ और दुर्लभ पहचान संख्याओं और चिह्नों के साथ।
- (ii). "प्रति दिन" अर्थात् प्रति कैलेंडर दिवस अथवा उसका भाग।
- (iii). "पत्तन" अर्थात् विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) जहां कहीं "टर्मिनल" अर्थात् विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड द्वारा प्रचालित कंटेनर टर्मिनल।
- (iv). "वीसीटीपीएल" अर्थात् विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड, भारत में निगमित एक कम्पनी, इसके उत्तराधिकारी और सौंपा जाना है।
- (v). "प्रशीतन" अर्थात् माल को ढोने के प्रयोजन के लिए कोई कंटेनर जिसे प्रशीतन की आवश्यकता होती है।
- (vi). "पोतांतरण कंटेनर" अर्थात् ऐसा कंटेनर जो पोत से उतारा गया और पोतांतरण पर विनिहित और आयात अग्रिम सूची पर घोषित किसी दूसरे पोत पर नौभरण के प्रयोजन के लिए वीसीटीपीएल की संरक्षा में रखा गया।
- (vii). "तटीय पोत" अर्थात् सक्षम प्राधिकारी/नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत।

- (viii). "विदेशगामी पोत" अर्थात् तटीय पोत के अलावा कोई पोत।
- (ix). "जोखिमपूर्ण कंटेनर" अर्थात् आईएमओ के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण माल वाला कंटेनर।
- (x). "आउट ऑफ गेज़ (ओओजी) कंटेनर" अर्थात् मानक कंटेनरों के सामान्य आकार से अधिक अति-आयामीय कार्गो वाला कंटेनर जिसके लिए विशेष डिवाइसों जैसे स्लिंग्स, शेकल्स, लिफ्टिंग बीम आदि की आवश्यकता होती है। क्षतिग्रस्त कंटेनर और उठाने के लिए विशेष डिवाइसों की जरूरत वाला कंटेनर भी आउट ऑफ गेज़ कंटेनर रूप में वर्गीकृत किया गया है।
- (xi). "एफसीएल" अर्थात् सम्पूर्ण कंटेनर भार वाले कंटेनर।
- (xii). "आईसीडी" अर्थात् अंतर्देशीय कंटेनर डिपो।
- (xiii). "एलसीएल" अर्थात् सम्पूर्ण कंटेनर भार से कम वाले कंटेनर (कंटेनर में एक आयातक/निर्यातक से अधिक का कार्गो हो)।
- (xiv). "शट आउट कंटेनर" अर्थात् ऐसा पोत, जो वीआईएएन द्वारा यथा निर्दिष्ट पोत के निर्यात के लिए टर्मिनल में प्रवेश करता है और किसी भी कारण से पोत से नहीं जुड़ा होता है।
- (xv). "टन" अर्थात् 1,000 किलोग्राम अथवा एक घन मीटर का एक मीट्रिक टन।
- (xvi). "वीआईएएन" अर्थात् पोत पहचान सूचना संख्या।
- (xvii). "आईसीडी कंटेनर" अर्थात् कंटेनर जो पोत से उतारे जाते हैं और टर्मिनल के भीतर ट्रेन पर लदाई के प्रयोजनों के लिए वीसीटीपीएल की संरक्षा में रखे जाते हैं।
"आईसीडी कंटेनर" भी अर्थात् कंटेनर जो टर्मिनल के भीतर ट्रेन से उतारे जाते हैं और पोत पर नौभरण के प्रयोजनों के लिए वीसीटीपीएल की संरक्षा में रखे जाते हैं।

2. सामान्य

(i) (क). पोत संबंधित प्रभारों (वीआरसी) की वसूली के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली

- (i). भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत, जिसके पास सामान्य व्यापार लाइसेंस है, सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय पोत में परिवर्तित हो सकता है। ऐसे पोत जो भारतीय पत्तन में उसकी प्रथम पत्तन आगमन पर सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित होता है, जब तक यह भारतीय तट पर नहीं पहुंचता है, किसी और सीमाशुल्क परिवर्तन की आवश्यकता नहीं होगी।
- (ii). विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत महानिदेशक नौवहन द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तन कर सकता है।

(ख). रियायती तटीय दर तथा विदेशी दर पर पोत संबंधित प्रभारों (वीआरसी) की वसूली हेतु मानदंड

- (i). ऐसे परिवर्तन के मामलों में लदान करने वाले पत्तन द्वारा पोत के तटीय सामग्रियों का लदान प्रारंभ करने के समय से तटीय दरें वसूल की जाएंगी।
- (ii). ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी, जब तक पोत तटीय कार्गो का उतराई प्रचालन पूरा करता है, उसके तत्काल बाद विदेशगामी दरें उतराई पत्तन द्वारा वसूल की जाएंगी।
- (iii). महानिदेशक, नौवहन से प्राप्त तटीय लाइसेंस वाले नियत भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने के लिए अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी।

(ii). रियायती तटीय दर पर कार्गो संबंधित प्रभारों (सीआरसी) की वसूली हेतु मानदंड

- (क). 'विश्वव्यापी तथा तटीय' परिचालन के लिए जारी किए गए सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस वाले विदेशगामी भारतीय पोत प्रहस्तन प्रभारों (एचससी) के मामले में अर्थात् जलयान से तट स्थानांतरण और निम्नलिखित परिदृश्य में घाटशुल्क सहित घाट से/को भंडारण यार्ड और विलोमतः तटीय दरें लागू की जाएंगी:
 - (i). तटीय चालन में परिवर्तित और किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गो की ढुलाई करना और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित करना।
 - (ii). तटीय चालन में अपरिवर्तित* परन्तु किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गो की ढुलाई करना और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित करना।

*केंद्रीय उत्पाद एवं सीमाशुल्क बोर्ड का परिपत्र सं. 15/2002-सी. दिनांक 25 फरवरी 2002 बिना किसी सीमाशुल्क परिवर्तन के भारतीय ध्वज वाले विदेशगामी पोतों में एक भारतीय पत्तन से भारत में दूसरे पत्तन तक तटीय कार्गो की ढुलाई की अनुमति देता है।

- (b). जहाजरानी महानिदेशक द्वारा जारी किए गए विनिर्दिष्ट अवधि अथवा नौप्रस्थान के लिए लाइसेंस और सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित विदेशी ध्वज वाले पोत के मामले में, किसी भारतीय पत्तन से लादा गया तथा किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित तटीय कार्गो/कंटेनर तटीय कार्गो/कंटेनर के लिए लागू दर पर वसूल किया जाएगा।
- (iii). सभी परिगणित प्रभार प्रत्येक बिल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (iv). (क). उपयोक्ता को विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज इस दरमान के अधीन भुगतान करना होगा। इसी प्रकार, वीसीटीपीएल विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
(ख). दंडात्मक ब्याज की दर 16.75 प्रतिशत वार्षिक होगी। दंडात्मक ब्याज वीसीटीपीएल और उपयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगा।
(ग). वीसीटीपीएल द्वारा वापसियों में विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख के 20 दिन बाद से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, परिगणित किया जाएगा।
(घ). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब वीसीटीपीएल द्वारा बिलों को दिए जाने की तारीख के 10 दिन बाद से परिगणित किया जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में यथा विनिर्दिष्ट सेवाएं प्राप्त किए जाने से पहले किया जाता है।
- (v). जोखिमपूर्ण कार्गो कंटेनरों/आउट ऑफ गेज़ कंटेनरों के मामले में लागू प्रहस्तन प्रभार पर 25 प्रतिशत प्रीमियम प्रभार्य होगा।
- (vi). तटीय कंटेनरों के मामले में, रियायत समेकित बॉक्स दर पर लागू होती है। सभी तटीय कंटेनरों पर समेकित बॉक्स दर सामान्य कंटेनरों के तदनुसूची प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होगी। तटीय कंटेनरों के पोतांतरण के मामले में, प्रहस्तन प्रभारों में समान रियायत लदाई अथवा उतराई चक्र में सामान्य प्रहस्तन प्रचालन के लिए लागू प्रहस्तन प्रभारों के संदर्भ में स्वीकार्य होगी।
- (vii). यदि कोई पोत वीसीटीपीएल की तट आधारित सुविधाओं की अनुपलब्धता अथवा खराबी के कारण अथवा वीसीटीपीएल पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से निष्क्रिय रहता है तो पोत के निष्क्रिय रहने की अवधि के दौरान वीपीटी को उस पोत द्वारा देय बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष रियायत वीसीटीपीएल द्वारा दी जाएगी।
- (viii). उपयोक्ता को वीसीटीपीएल पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा नहीं करने होंगे।
- (ix). पत्तनों में भीड़ खत्म करने और नियमित घंटों के बाद पत्तन सेवाओं का उपयोग करने के लिए निर्यातकों/आयातकों को प्रोत्साहित करने के लिए, निम्नतर प्रभार कार्गो एवं पोत संबंधित सेवाओं के लिए वसूल किए जाएंगे और नियमित घंटों के बाद प्रदत्त सेवाओं के लिए पत्तन प्रभारों में विशेष छूट ऑफर की जाएगी।
- [यह शर्त एमओएस पत्र सं. पीडी/14033/101/2015-पीडी.वी दिनांक 3 फरवरी 2016 के अनुसरण में शामिल की गई है जोकि प्राधिकरण द्वारा एक सामान्य अंगीकरण आदेश सं. टीएमपी/14/2016-विविध दिनांक 16 फरवरी 2016 पर आधारित है।]

3. कार्यान्वयन

- (i). आयात और निर्यात दरें लागू होंगी जब:
- (क). एक लदा हुआ अथवा खाली कंटेनर पोत से उतारा जाता है, जब वीसीटीपीएल से बाहर सुपुर्दगी दी जाती है; अथवा
(ख). एक लदा हुआ अथवा खाली कंटेनर वीसीटीपीएल यार्ड में प्राप्त किया जाता है, जब नौभरित किया जाता है।
- (ii). पोतांतरण कंटेनर दरें लदे हुए अथवा खाली कंटेनर पर लागू होंगी जब यह प्रथम कैरियर से वीसीटीपीएल में उतारा जाता है और तब तक वीसीटीपीएल की संख्या में रखा जाता है जब तक इसे वीसीटीपीएल द्वारा एक नामित दूसरे कैरियर में इसकी मूल स्थिति में पोतांतरित नहीं किया जाता है।

भाग - 1

1. कंटेनर प्रचालन

1.1.क. आयात और निर्यात कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए समेकित दर:

(रुपयों में)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर		20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर		40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर	
		विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय
(क).	लदे हुए कंटेनर - आयात/निर्यात	4222	2533	6334	3800	8445	5067
(ख).	खाली कंटेनर - आयात/निर्यात	2956	1774	4434	2660	5911	3547

(ग).	सीवाई से रेल फ्लैट अथवा विलोमतः परिवहन और चढ़ाना/उतारना						
	- लदे हुए	1649	1649	2474	2474	3299	3299
	- खाली	1517	1517	2276	2276	3035	3035

टिप्पणियाँ:

- (1). उपर्युक्त मद सं. (क) और (ख) के मामले में सेवाओं और घाट क्रेन द्वारा प्रहस्तन और बांधना/खोलना, सीवाई और घाट-साइड के बीच परिवहन, सीवाई में चढ़ाना और उतारना, ट्रेलर से अथवा पर कंटेनर की उतराई और लदाई, डाटा प्रहस्तन, प्रसंस्करण और घाटशुल्क।
- (2). उपर्युक्त मद सं. (ग) के मामले में सीवाई से रेल साइडिंग तक परिवहन और रेल फ्लैट पर कंटेनर लदाई अथवा विलोमतः।
- (3). लदाई के लिए आयात कंटेनर पोत की बर्थिंग के कम से कम 6 घंटे पहले वीसीटीपीएल को सुपुर्दगी देनी होगी।

ख. रियायतें:

निम्नलिखित रियायतें वीसीटीपीएल की लिखित अनुमति से पहले अपनी व्यवस्थाओं से विभिन्न प्रचालन करने के लिए उपयोक्ताओं पर लागू होंगी जब वीसीटीपीएल उपस्कर कुछ कारणों से उपलब्ध नहीं होते हैं:

(रुपयों में)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर		20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर		40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर	
		विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय
(क).	यदि जलयान के गियरों का इस्तेमाल जलयान से तट अथवा विलोमतः लदाई/उतराई के लिए किया जाता है	453	272	679	407	905	543
(ख).	यदि टर्मिनल उपयोक्ता घाट से कंटेनर यार्ड अथवा कंटेनर यार्ड से घाट तक कंटेनरों के परिवहन के लिए अपना ट्रैक्टर ट्रेलर तैनात करता है	377	226	566	340	755	453
(ग).	यदि टर्मिनल उपयोक्ता कंटेनर यार्ड से ट्रक और विलोमतः कंटेनरों को चढ़ाने के लिए अपना उपस्कर तैनात करता है	252	252	378	378	504	504

टिप्पणी:

- (1). निजी उपस्कर द्वारा प्रहस्तित नगर को वापस भेजे गए कंटेनरों के लिए कोई रियायत स्वीकार्य नहीं होगी।

1.2. पोतांतरण कंटेनरों का प्रहस्तन:

(रुपयों में)

विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर		20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर		40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर	
	विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय
लदे हुए और खाली	3720	2232	5580	3348	7440	4464

टिप्पणियाँ:

- (1). पोतांतरण के सम्पूर्ण चक्र अर्थात् प्रथम कैरियर से उतराई से दूसरे कैरियर पर लदाई पर लागू उपर्युक्त प्रभारों में बांधना/खोलना प्रभार शामिल हैं। सेवाओं में घाट क्रेन द्वारा प्रहस्तन (उतराई और लदाई), सीवाई और घाट-साइड के बीच परिवहन, चढ़ाना और उतारना, पोत और यार्ड पर नौचालन योजना, डाटा प्रहस्तन, प्रसंस्करण और घाटशुल्क।

- (2). तटीय नौचालन पर भारतीय पत्तन को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए वीसीटीपीएल पर विदेशी पत्तन से कंटेनर के प्रहस्तन पर विदेशगामी पोत के लिए निर्धारित पोतांतरण प्रभार का 50 प्रतिशत और तटीय श्रेणी के लिए उस निर्धारित का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।
- (3). वीसीटीपीएल के बाहर सड़क अथवा रेल द्वारा सुपुर्द किए गए किसी पोतांतरण कंटेनर पर आयात/निर्यात कंटेनर दर वसूल की जाएगी
- (4). अनुसूची 1.8 के अनुसार शट आऊट प्रभार लागू होंगे:
- (i). यदि कैरियर मूलतः नामित कैरियर की बर्थिंग के पश्चात बदला जाता है; अथवा
- (ii). यदि नामांकन पूर्ववर्ती कैरियर को बर्थ किए जाने के पश्चात बाद वाले कैरियर से पूर्ववर्ती कैरियर में बदला जाता है।
- (5). पोत जिसपर पोतांतरण कंटेनर की लदाई की जाती है, पोत की आयात अग्रिम सूची प्रस्तुत किए जाने के समय घोषित किया जाएगा जिसपर उक्त पोतांतरण आयातित किया जाता है अथवा पोतांतरण कंटेनर प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन के लिए सामान्य कंटेनर के रूप में माना जाएगा।

1.3. चढ़ाना अथवा उतारना:

(रुपयों में)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर		20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर		40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर	
		विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय
(क).	लदे हुए	660	660	990	990	1320	1320
(ख).	खाली	528	528	792	792	1056	1056

1.4. एक प्रचालन के लिए हैच कवर प्रहस्तन (खोलना और बन्द करना दोनों):

(रुपयों में)

क्र. सं.	विवरण	विदेशगामी	तटीय
(क).	घाट पर हैच कवर उतारे बिना	1663	998
(ख).	घाट पर हैच कवर उतारे जाने सहित	3325	1995

टिप्पणी:

- (1). यदि केवल एक गतिविधि अर्थात् खोलना अथवा बन्द करना प्रचालन की जाती है तो आधी दर लागू होगी।

1.5. पोत के भीतर कंटेनरों का स्थानांतरण (रिस्टोज):

(रुपयों में)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर		20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर		40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर	
		विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय
(क).	उतराई और पुनः नौभरण द्वारा स्थानांतरित लदे हुआ अथवा खाली कंटेनर	3325	1995	4988	2993	6650	3990
(ख).	उतराई और पुनः नौभरण किए बिना स्थानांतरित लदे हुआ अथवा खाली कंटेनर	1663	998	2494	1496	3325	1995

टिप्पणी:

- (1). प्रशीतन संबंधित प्रभार अनुसूची 1.7 के अनुसार लागू होंगे।

1.6. आंतरिक परिवहन

(रुपयों में)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर		20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर		40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर	
		विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय
(क).	लदे हुए और खाली	990	990	1484	1484	1979	1979

टिप्पणी:

- (1). जब किसी कंटेनर को ग्राहक के अनुरोध पर वीसीटीपीएल के भीतर ट्रेलर द्वारा ले जाया जाना अपेक्षित हो तो आंतरिक परिवहन प्रभार लागू होंगे।

1.7. प्रशीतन संबंधित और अन्य सामान्य सेवाएँ

(रुपयों में)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर		20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर		40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर	
		विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय	विदेशगामी	तटीय
(क).	ट्रिप से पहले जाँच (पीटीआई) (बिजली प्रभार अतिरिक्त)	396	396	594	594	792	792
(ख).	प्रशीतन चालित जाँच (बिजली प्रभार अतिरिक्त)	396	396	594	594	792	792
(ग).	बिजली आपूर्ति प्रभार (कनेक्शन लगाना और कनेक्शन हटाना, प्रशीतन यार्ड में अनुवीक्षण सहित) प्रति 4 घंटे अथवा उसका भाग—	245	245	368	368	491	491

टिप्पणियाँ:

- (1). सेवाओं में केवल प्लग लगाना/प्लग निकालना और तापमान का अनुवीक्षण शामिल है। प्रशीतनों के मालफंगशनिंग पर अनुरक्षण नहीं किया जाएगा।
- (2). पीटीआई और प्रशीतन कंटेनरों का रन टेस्ट वैकल्पिक सेवाएं हैं और अनुरोध किए जाने पर प्रदान की जाएंगी। इसमें पीटीआई/रन टेस्ट के दौरान बिजली की आपूर्ति और अनुवीक्षण प्रभार शामिल नहीं हैं। पीटीआई/रन टेस्ट में प्रशीतन मशीनरी की कार्य स्थिति की जांच करना और ग्राहक को स्थिति की रिपोर्ट करना शामिल है।
- (3). ये प्रभार रेस्टो प्रशीतन कंटेनरों पर भी लागू होंगे।

1.8. शट आउट कंटेनर के लिए प्रभार

जहां निर्यात कंटेनर अथवा पोतांतरण कंटेनर शट आउट किया जाता है, निम्नलिखित दरें लागू होंगी:—

(रुपयों में)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर	20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर	40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर
(क).	लदे हुए	2309	3464	4618
(ख).	खाली	2045	3068	4090

टिप्पणियाँ:

- (1). शट आउट प्रभार लागू होंगे जब कंटेनर एक पोत द्वारा शट आउट किया जाता है और बाद में दूसरे पोत द्वारा नौभरित किया जाता है।

(2). भंडारण प्रभार अनुसूची 1.10 के अनुसार वसूल किए जाएंगे।

1.9. अतिरिक्त प्रभार

(रुपयों में)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर	20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर	40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर
1.	सीधे लदाई – लदे हुआ और खाली	1155	1733	2309
2.	लिफ्ट ऑन, परिवहन, लिफ्ट ऑफ सहित टर्मिनल के भीतर कंटेनरों का स्थानांतरण – लदे हुए – खाली	2309 2045	3464 3068	4618 4090
3.	कंटेनर सफाई प्रभार (उच्च प्रेशर पानी धुलाई)	660	990	1320
4.	दस्तावेज का रद्दीकरण – (प्रति ईआईआर)	99		
5.	एक दरवाजा खोलना प्रभार (प्रति कंटेनर)	660		
6.	सील लगाना/उतारना (प्रति सील)	264		
7.	'जोखिमपूर्ण स्टिकर' लगाना/उतारना (प्रति कंटेनर)	264		
8.	टर्मिनल के भीतर सीमाशुल्क जॉच (प्रति कंटेनर)	528		
9.	प्रशीतन कंटेनर का प्लग लगाना/प्लग निकालना (प्रति कंटेनर)	66		
10.	जोखिमपूर्ण कंटेनर की घोषणा नहीं करना/गलत घोषणा करना (प्रति कंटेनर)	3959		
11.	दस्तावेजों का जारी करना प्रति दस्तावेज अथवा उसका भाग (अधिकतम 5 पृष्ठ)	198		
12.	वीआईए रद्दकरण	1320		
13.	ट्रेलर का कंटेनरों/कार्गो के साथ अथवा बिना भारतोलन (प्रति भारतोलन)	132		
14.	निर्धारित समय के बाद संबंधित दस्तावेज प्रस्तुत करने में विलंब (प्रभार प्रति 'दस्तावेज' हैं)	660		
15.	ओओजी कंटेनर की घोषणा नहीं करना/गलत घोषणा करना (दर प्रति कंटेनर)	3959		
16.	पोत को प्रति कैलेंडर दिवस गैंगवे उपलब्ध करवाने के लिए प्रभार	66.00 प्रति घंटा प्रति गैंगवे, अधिकतम 1320.00 प्रतिदिन प्रति गैंगवे के अधीन टिप्पणी: यह उपयोक्ता के अनुरोध पर उपलब्ध करवाई गई वैकल्पिक सेवा है।		

टिप्पणियाँ:

(1). **प्रत्यक्ष लदाई** प्रभार लागू होता है जब, ग्राहकों के अनुरोध पर, वीसीटीपीएल निर्धारित समापन समय के पश्चात टर्मिनल को सौंपे गए निर्यात कंटेनर को स्वीकार करता है अथवा निर्यात कंटेनरों की सूची स्वीकार करता है जो कट ऑफ समय से पहले सीवाई से पहले से है परंतु कट ऑफ से पहले प्रस्तुत की गई निर्यात अग्रिम सूची में शामिल नहीं किया गया है। यह प्रभार सामान्य निर्यात चक्र में सभी लागू प्रभारों के अलावा है।

(2). **‘कंटेनर का स्थानांतरण’** प्रभार लागू होगा जब टर्मिनल द्वारा प्रदान की गई किसी अन्य को प्राप्त करने के लिए स्थानांतरण सहित किसी प्रयोजन के लिए ग्राहक के अनुरोध पर किए गए किसी स्थानांतरण अथवा कंटेनर के वास्तविक स्थानांतरण को शामिल करते हुए नौभरण स्थिति अथवा कंटेनर स्थिति में बदलाव किया जाएगा। स्थानांतरण लिफ्ट ऑन, परिवहन तथा लिफ्ट ऑफ के लिए प्रभारित समेकित प्रभार है।

नौभरण स्थिति में बदलाव लागू होता है जब:

- (i). वीसीटीपीएल परिसर में पोतांतरण कंटेनर आयात कंटेनर में परिवर्तित किया जाता है;
- (ii). वीसीटीपीएल परिसर में आयात कंटेनर पुनः निर्यातित किया जाता है;
- (iii). निर्यात कंटेनर वीसीटीपीएल परिसर के बाहर सौंपा जाता है;
- (iv). उतराई अथवा विलोमतः के पश्चात स्थानीय सुपुर्दगी कंटेनर को आईसीडी कंटेनर में परिवर्तित किया जाता है;
- (v). पोतांतरण कंटेनर जिसका आउटबाउंड वीआईएन इनबाउंड कैरियर की बर्थिंग से पहले घोषित नहीं किया जाता है।
- (vi). रेल द्वारा पहुंचने वाला निर्यात कंटेनर जिसका आउटबाउंड वीआईएन टर्मिनल में रेल साइडिंग में ट्रेन के पहुंचने के कम से कम 6 घंटे पहले घोषित नहीं किया जाता है।

कंटेनर स्थिति का बदलाव हर समय लागू होता है। आयात अथवा निर्यात कंटेनर जिसका पीओडी, आकार, स्थिति अथवा भार (+/- 2 टन द्वारा वेरिंग) का ब्योरा वीसीटीपीएल द्वारा कार्यवाही के पश्चात बदला जाता है।

(3). **कंटेनर सफाई प्रभार:** ये सेवाएं वैकल्पिक हैं और संबंधित प्रभार लागू होता है जब कंटेनरों को पानी से साफ किया जाता है।

(4). **ईआईआर के लिए रद्दकरण प्रभार** लागू होता है जब ईआईआर ग्राहक के अनुरोध पर रद्द किया जाता है।

(5). **‘एक दरवाजा खोलना’ प्रभार** प्रहस्तन कंटेनर के लिए लागू है जिसमें केवल एक दरवाजे को खुला रखने की जरूरत होती है (अर्थात प्याज) और जब दरवाजा खोलना और सुरक्षा देना टर्मिनल द्वारा किया जाता है।

(6). **सील लगाना/हटाना**

टर्मिनल पर रेल/सड़क/समुद्र द्वारा आने वाले प्रत्येक कंटेनर पर जिस पर सही बॉटल सील नहीं लगाई गई हो, इसके प्रवेश की अनुमति दिए जाने से पहले बॉटल सील लगाई जाएगी। टर्मिनल स्टॉफ को यह अधिकार होगा कि शिपिंग लाइनों की पूर्व-सहमति के बिना ऐसा कर सकें। ऐसे कंटेनरों, जिनपर टर्मिनल द्वारा सील लगाई गई है, की सूची के बारे में लाइनों को बताया जाएगा। सीलों को ग्राहक के अनुरोध पर हटाया जाएगा।

(7). **‘जोखिमपूर्ण स्टिकर’ लगाना/हटाना**

जोखिमपूर्ण कार्गो वाले कंटेनर (चार स्टिकर) पर केवल आईएमसीओ श्रेणी दर्शाने वाले जोखिमपूर्ण स्टिकर लगाए जाएंगे। इसी तरह गैर-जोखिमपूर्ण कार्गो वाले कंटेनर से कंटेनर पर पुराने स्टिकर हटाए जाएंगे। किसी भी मामले में, टर्मिनल के भीतर उक्त कार्यवाही करने के लिए ग्राहक को वीसीटी सूचित करना होगा।

(8). **ग्राहक निरीक्षण**

कंटेनर का निरीक्षण ग्राहक के लिखित अनुरोध पर केवल नामांकित बिन्दु पर करने की अनुमति दी जाएगी। कंटेनर दरवाजे केवल सीमाशुल्क निरीक्षण के अधीन खोले जा सकते हैं।

(9). **कंटेनरों का प्लग लगाना/प्लग निकालना**

पोत/ट्रेन/ट्रक के बोर्ड पर प्रतीतन कंटेनरों का प्लग लगाना/प्लग उतारना ग्राहक के अनुरोध पर किया जाएगा।

(10). **जोखिमपूर्ण कंटेनर की अ-घोषणा/गलत-घोषणा**

ग्राहक को आईएमसीओ नियमों के अनुसार कार्गो की जोखिमपूर्ण प्रकृति घोषित करनी होगी और वीसीटीपीएल को संबंधित जोखिमपूर्ण ब्योरे भेजने होंगे। ये प्रभार जोखिमपूर्ण प्रकृति की अ-घोषणा/गलत-घोषणा और आईएमसीओ श्रेणी, यूएनएनओ, ईपीएस, एमएफएजी, सही तकनीकी नाम, इमरजेंसी की स्थिति में व्यक्ति के सम्पर्क ब्योरों सहित जोखिमपूर्ण प्रकृति के पूरे ब्योरे भी नहीं भेजने के लिए हैं।

तथापि, अघोषणा अथवा गलत घोषणा के कारण होने वाले परिणामों संबंधी देयताएं और लागतें ग्राहक के लेखा पर होंगी।

(11). **दस्तावेज जारी करना**

यह प्रभार सामान्य नियमित टर्मिनल रिपोर्टों (पोत रिपोर्ट/यार्ड रिपोर्ट/प्रतीतन रिपोर्ट आदि) के अलावा टर्मिनल द्वारा जारी किए गए अतिरिक्त दस्तावेजों को लाइन भेजे जाने से संबंधित है।

(12). **वीआईए का रद्दकरण**

वीआईए का रद्दकरण तब लागू होता है जब वीसीटीपीएल द्वारा आबंटित वीआईएन बाद में किन्हीं कारणों से पोत प्रचालक द्वारा अनुरोध पर रद्द किया जाता है।

(13). **कंटेनर/कार्गो के साथ अथवा बिना ट्रेलर का भारतोलन**

ट्रेलरों/ट्रक के भारतोलन की सेवा एक वैकल्पिक सेवा है और उपयोक्ताओं के अनुरोध पर दी जाएगी। इस प्रभार में उसपर दर्शाए गए भार के साथ अपेक्षित प्रमाणपत्र जारी करना शामिल है।

(14). **संबंधित दस्तावेज प्रस्तुत करने में विलंब**

संबंधित दस्तावेजों में आयात तथा निर्यात अग्रिम सूचियाँ, जोखिमपूर्ण विनिहित, रेस्टोज, इम्पोर्ट बे योजनाएं और कोई अन्य दस्तावेज जो अपेक्षित हो सकते हैं और सुगम प्रचालनों के लिए बाद में घोषित किए जाते हैं, शामिल हैं। दस्तावेजों को प्रस्तुत करने के लिए समय सीमा वीसीटीपीएल द्वारा पहले अधिसूचित की जाएगी और उसकी कोई अधिसूचना उपयोक्ताओं के साथ विचार-विमर्श से की जाएगी।

(15). **ओओजी कंटेनर की अ-घोषणा/गलत-घोषणा**

ग्राहक को सम्पूर्ण ब्योरो अर्थात् अति ऊँचाई, अति चौड़ाई, अति लम्बाई, और अग्रिम सूची के साथ कुल भार के साथ टर्मिनल में इसके आगमन से पहले कंटेनर के आयाम टर्मिनल में प्रचालन की सही योजना बनाने और लागू करने के लिए घोषित करना होगा।

(16). **पोत को गैंगवे उपलब्ध करवाना**

पोतों को टर्मिनल गैंगवे उपलब्ध करवाये जाएंगे जो तट से पोत तक सुरक्षित पहुंच उपलब्ध करवाने में असमर्थ रहते हैं। उपर्युक्त प्रभारों में नामित भंडारण स्थान से पोत तक और विलोमतः गैंगवे का परिवहन शामिल है।

1.10. कंटेनरों के भंडारण के लिए प्रभार

(क). **आयात – लदे हुए कंटेनर**

(दर रुपयों में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर	20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर	40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर
(i).	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii).	4 से 15 दिन	131	261	392
(iii).	16 से 30 दिन	261	523	784
(iv).	30 दिनों के बाद	523	1045	1568

(ख). **आयात – खाली कंटेनर**

(दर रुपयों में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर	20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर	40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर
(i).	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii).	4 से 15 दिन	131	261	392
(iii).	16 से 30 दिन	261	523	784
(iv).	30 दिनों के बाद	523	1045	1568

(ग). **निर्यात – लदे हुए कंटेनर**

(दर रुपयों में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर	20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर	40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर
(i).	प्रथम 7 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii).	8 से 15 दिन	131	261	392

(iii).	16 से 30 दिन	261	523	784
(iv).	30 दिनों के बाद	523	1045	1568

(घ). निर्यात – खाली कंटेनर

(दर रुपयों में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर	20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर	40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर
(i).	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii).	4 से 15 दिन	131	261	392
(iii).	16 से 30 दिन	261	523	784
(iv).	30 दिनों के बाद	523	1045	1568

(ङ). आईसीडी कंटेनर – लदे हुए और खाली

(दर रुपयों में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर	20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर	40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर
(i).	प्रथम 15 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii).	16 से 30 दिन	131	261	392
(iii).	31 से 45 दिन	261	523	784
(iv).	45 दिनों के बाद	523	1045	1568

(च). पोतांतरण कंटेनर – लदे हुए और खाली

(दर रुपयों में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर	20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर	40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर
(i).	प्रथम 30 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii).	31 से 45 दिन	131	261	392
(iii).	46 से 60 दिन	261	523	784
(iv).	60 दिनों के बाद	523	1045	1568

(छ). शट आऊट कंटेनर – लदे हुए और खाली

(दर रुपयों में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर	20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर	40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर
(i).	1 से 15 दिन	131	261	392
(ii).	16 से 30 दिन	261	523	784

(iii).	30 दिनों के बाद	523	1045	1568
--------	-----------------	-----	------	------

(ज). जोखिमपूर्ण कंटेनर

(दर रुपयों में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)

क्र.सं.	विवरण	20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर	20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर	40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर
(i).	प्रथम दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ii).	2 से 15 दिन	164	327	491
(iii).	16 से 30 दिन	327	654	982
(iv).	30 दिनों के बाद	653	1306	1959

टिप्पणियाँ:

- (1). आयात कंटेनरों के लिए निःशुल्क विराम-समय (भंडारण) अवधि कंटेनर की उतराई के दिन के बाद वाले दिन से प्रारंभ होगी और निर्यात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि कंटेनर के टर्मिनल में प्रवेश करने के समय से प्रारंभ होगी।
 - (2). निःशुल्क समय की गणना के प्रयोजन के लिए, रविवार, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनल के गैर-प्रचालन दिवस अतिरिक्त होंगे।
 - (3). पोतांतरण कंटेनर जिनकी हैसियत बाद में स्थानीय एफसीएल/एलसीएल अथवा आईसीडी कंटेनर में बदल जाती है, संबंधित आयात कंटेनरों के बराबर भंडारण प्रभार वसूल किए जाएंगे।
 - (4). अति आयातीय कंटेनर के लिए, भंडारण प्रभार भूमि स्लॉटों की वास्तविक संख्या तत्संबंधी कंटेनर ऊपर दिए गए तत्संबंधी स्लैब के अधीन अभिग्रहण करता है, पर आधारित होगा।
 - (5). शट आऊट कंटेनर के लिए भंडारण अवधि उस दिन के बाद के दिन से परिगणित की जाएगी जब नौभरण/सुपुर्दगी के दिन तक कंटेनर शट आउट हो जाए।
 - (6). परित्यक्त कंटेनरों/पोतवणिक स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्यक्त की सूचना की प्राप्ति की तारीख तक अथवा कंटेनर की उतराई के दिन से 75 दिन, जो भी पहले हो, निम्नलिखित शर्तों के अधीन प्रभार्य होगा:
 - (i). परेषिती किसी भी समय परित्याग का पत्र जारी कर सकता है।
 - (ii). यदि परेषिती परित्याग का ऐसा पत्र जारी नहीं करने का चयन करता है, कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी निम्नलिखित के अधीन परित्याग पत्र जारी कर सकता है:—
 - (क). लाइन कार्गो सहित कंटेनर की संरक्षा करेगी और इसे वापस लेगी अथवा पल्टन परिसर से इसे हटाया जाएगा; और
 - (ख). लाइन कंटेनर की संरक्षा शुरू करने से पहले कार्गो और कंटेनर पर आने वाले सभी पल्टन प्रभार अदा करेगा।
 - (iii). कंटेनर एजेंट/एमएलओ को जरूरी औपचारिकताएं पूरी करनी होंगी और परिवहन और उतराई की लागत वहन करनी होगी। विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्यवाई नहीं करने की स्थिति में, कंटेनर पर भंडारण प्रभार तब तक प्रभार्य रहेगा जब तक कार्गो की उतराई के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी आवश्यक कार्यवाहियां नहीं की जाती हैं।
 - (iv). जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा बंधक/कब्जे में लिया जाता है और इस कंटेनर को 75 दिनों की निर्धारित समय-सीमा के भीतर खाली नहीं किया जा सकता, भंडारण प्रभार कार्गो को छोड़े जाने के सीमाशुल्क आदेश के दिन से लागू होना समाप्त हो जाएगा बशर्त लाइनों को जरूरी औपचारिकताएं पूरी करनी होंगी और परिवहन तथा उतराई की लागत वहन करनी होगी। अन्यथा, बंधक बनाए गए/कब्जे में लिए गए कंटेनरों को लाइन/परेषिती द्वारा टर्मिनल परिसर से हटाकर सीमाशुल्क बंधक क्षेत्र में ले जाना होगा और उस स्थिति में, भंडारण प्रभार ऐसे हटाए जाने के दिन से लागू नहीं होंगे।
 - (7). भंडारण प्रभार उस अवधि के दौरान प्रोद्भूत नहीं होगा जिसमें वीसीटीपीएल उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर आयात कंटेनर की सुपुर्दगी अथवा निर्यात कंटेनर के नौभरण नहीं कर सकेगा।
- 1.11. कूड़े को हटाए जाने के लिए प्रभार**
जलयान के बोर्ड पर इकट्ठे हुए कूड़े को हटाने के लिए रु0 10,556/— प्रति ट्रक फेरा का समेकित प्रभार देय होगा।
- 1.12. स्वच्छ जल की आपूर्ति के लिए प्रभार**
विदेशगामी पोतों के लिए, स्वच्छ जल की आपूर्ति के लिए रु0 264/— प्रति 1000 लि0 अथवा उसका भाग वसूल किए जाएंगे, परंतु न्यूनतम प्रभार रु0 1,320/—।

तटीय पोतों के लिए, स्वच्छ जल की आपूर्ति के लिए रु0 158/- प्रति 1000 लि0 अथवा उसका भाग वसूल किए जाएंगे, परंतु न्यूनतम प्रभार रु0 792/-।

भाग – II

2. अन्य सेवाएं

2.1. आगंतुक प्रवेश अनुज्ञापत्र

	वार्षिक	तिमाही	मासिक	दैनिक
(क). प्रति आवेदन-पत्र	रु0 455	रु0 228	रु0 114	रु0 28

2.2. वाहन प्रवेश अनुज्ञापत्र

प्रति प्रवेश रु0 228/-

टिप्पणी:

(1). वाहन प्रवेश शुल्क कंटेनरों/कार्गो की सुपुर्दगी/परिषण के लिए वीसीटीपीएल के टर्मिनल में प्रवेश करने वाले/बाहर जाने वाले वाहनों पर प्रभार्य नहीं होगा।

2.3. फोटोग्राफी

(क). फिल्म शूटिंग और फोटोग्राफी	रु0 1,13,750 प्रति दिन
(ख). टर्मिनल के भीतर कैमरा लेकर जाना	रु0 569 प्रति दिन
(ग). विडियोग्राफी (प्रचालनात्मक गतिविधियों से संबंधित)	रु0 3413 प्रति दिन

2.4. पोतों द्वारा टर्मिनल सुविधाओं के उपयोग के लिए प्रभार

विशाखा कंटेनर टर्मिनल में बर्थ होने वाले गैर-कंटेनर पोतों अर्थात् गैर-सम्मत कार्गो का प्रहस्तन करने वाले पोत अथवा किसी भी कार्गो का प्रहस्तन नहीं करने वाले पोतों के लिए प्रभार लागू होंगे।

जीआरटी	दरें
10000 तक	रु0 2389 प्रति घंटा
10001 से 30000	रु0 0.11 प्रति जीआरटी प्रति घंटा न्यूनतम रु0 2100 प्रति घंटा
30001 और अधिक	रु0 0.18 प्रति जीआरटी प्रति घंटा

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 12th December, 2017

No.TAMP/28/2017-VCTPL.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Visakha Container Terminal Private Limited for general revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS No.TAMP/28/2017-VCTPL

Visakha Container Terminal Private Limited

Applicant

QUORUM:

- Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 14th day of November 2017)

This case relates to the proposal dated 20 March 2017 received from the Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL) for general revision of its Scale of Rates (SOR) for the container terminal operated by it at the Visakhapatnam Port Trust (VPT).

2.1. This Authority had passed an Order dated 21 March 2015 disposing of the proposal received from the VCTPL for general revision of its Scale of Rates. The said Order was notified in the Gazette of India vide Gazette No.142 dated 28 April 2015.

2.2. The VCTPL, in the said general revision proposal, had sought a tariff increase of around 28.09% for all containers excluding transshipment container. For transshipment containers, the VCTPL had proposed 15.16% reduction over the then prevailing tariff.

2.3. As against the above proposal of the VCTPL, this Authority in the Order dated 21 March 2015, based on deficit position reflected in the cost statement, had approved a tariff hike of 13.10% from 1 April 2016 for all categories of containers and services except the transshipment containers subject to the condition that the equipment proposed viz. 4 RTGCs and 1 new RMQC are commissioned by the VCTPL by 1 April 2016. Tariff for transshipment container was reduced by 15.16% as requested by VCTPL from 1 April 2016.

3.1. The said Order prescribed a tariff validity period till 31 March 2017. This Order was notified in the Gazette of India on 28 April 2016 vide Gazette No.159.

3.2. Subsequently, the VCTPL had filed a review application dated 30 April 2015 to review a few components in the tariff Order passed by this Authority vide Order No.TAMP/31/2015-VCTPL dated 21 March 2015.

3.3. This Authority in the said Order dated 30 March 2016, while disposing of the review application of VCTPL, has granted 13.75% increase in all tariff items excluding transshipment container from 1 May 2016. The reduction of 15.16% for transshipment container as proposed by VCTPL and approved by this Authority in March 2015 Order was retained.

3.4. Apart from that, based on the deficit position reflected in the Cost Statement, this Authority granted 25% increase in all tariff items excluding transshipment container from 1 May 2016 or from the date the VCTPL commissioned additional equipment viz. 1 RMQC and 4 RTGCs whichever is later. As stated earlier, the validity of the SOR of VCTPL approved by this Authority is till 31 March 2017.

4. At the request of the VCTPL, this Authority has extended the validity of the existing SOR of VCTPL vide Order No.TAMP/31/2015-VCTPL dated 24 May 2017 till 30 June 2017 subject to the condition that surplus over and above the admissible cost and permissible return for the period post 1 April 2017, if any, will be set off fully in the tariff to be determined.

5. As per Clause 3.1.3. of 2005 tariff guidelines, the private terminal operator shall file its proposal with TAMP at least three months before they are due for revision. Accordingly, the VCTPL had to file its proposal for revision of its existing SOR by 31 December 2016. The VCTPL vide its letter dated 13 February 2017, had requested for extension of time for submission of proposal for revision of SOR for 3 weeks. Accordingly, the extension was granted upto 06 March 2017 vide our letter dated 23 February 2017. Subsequently, the VCTPL vide its letter dated 06 March 2017 had again requested for extension of time upto two weeks to file its proposal. Accordingly, the extension was granted upto 22 March 2017 vide our letter dated 10 March 2017.

6.1. In this backdrop, the VCTPL has filed its proposal dated 20 March 2017 consisting of actual financial performance of Financial years 2014-15, 2015-16 and 2016-17 (9 months actuals + 3 months estimate). The submissions made by VCTPL as regards revision of rates in the previous tariff cycle are as given below:

- (i). The Authority in the previous Order No.TAMP/65/2013-VCTPL dated 21 March 2015 had approved a tariff hike of 13.10% from 01 April 2016 for all categories of containers and services except the transshipment containers subject to the condition that the equipment proposed viz. 4 RTGCs and 1 new RMQC are commissioned by the VCTPL by 1 April 2016. Tariff for transshipment container was reduced by 15.16%.
- (ii). The VCTPL had filed an application with the Authority to review the Order No.TAMP/65/2013-VCTPL dated 21 March 2015. Based on the review application filed vide VCTPL letter dated 30 April 2015 and MOS letter dated 24 July 2015, the revised Order No.TAMP/31/2015-VCTPL dated 30 March 2016 was notified on 28 April 2016, allowing VCTPL to revise its tariff upwards by 13.75% in all items except for Transshipment containers, w.e.f. 1 May 2016. The tariff for Transshipment containers were reduced by 15.16% based on VCTPL's proposal. In addition to the above hike, the Authority

had also granted 25% increase in tariff from the date of commissioning of the 4 new RTGCs and 1 RMQC or 1 May 2016 whichever is later.

- (iii). (a). VCTPL has implemented the increase in tariff by 13.75% w.e.f. 15 May 2016 based on the representation from the Trade.
- (b). VCTPL had deferred the investment in cranes to next tariff cycle on account of Global slowdown and uncertain local market condition. VCTPL has already signed the purchase agreement with M/s.Shanghai Zhenhua Heavy Industries Co. Ltd.-ZPMC for procurement of 2 new RMQCs and 4 new RTGCs. The cranes are scheduled to be commissioned by end of February 2018.

6.2. The highlights of the tariff proposal are as below:

(i). Tariff Revision:

- (a). The proposal is prepared considering the TAMP Guidelines 2005 and 2008.

[The proposal of VCTPL is filed under Tariff Guidelines of 2005. Only for assessing optimal capacity, VCTPL has borrowed the principles and norms of 2008 Guidelines. The VCTPL is governed under Tariff Guidelines of 2005. Tariff Guidelines of 2008 is not applicable to BOT operators who bid for the project prior to February 2008.

- (b). The tariff is proposed to be increased by 8.68% for handling import/ export laden and empty containers.

(ii). Capacity:

The Optimum capacity of the terminal is 395500 TEUs. VCTPL is procuring new 2 RMQCs and 4 RTGCs which would be commissioned by February 2018. With the new yard cranes, the stack height could be increased to on an average of 3 and with better evacuation facilities around, the terminal optimum capacity has been re-worked to 474500 TEUs.

(iii). Throughput:

- (a). The throughput levels during the past 3 financial year were as follows:

Sl. No.	Year	Throughput in TEUs	Percentage growth
1	Y-2 (2014-15)	2,48,163	-5%
2	Y-1 (2015-16)	2,91,621	18%
3	Y (2016-17) (9 months actual + 3 months' estimate)	3,59,561	23%

- (b). The composition of throughput during last three financial years had been as follows:

Sl. No.	FY	Local	ICD	Transshipment	Re-stows	Total
1	2014-15	2,22,398 (90%)	11,941 (5%)	11,110 (4%)	2,714 (1%)	2,48,163
2	2015-16	2,45,477 (84%)	12,200 (4%)	32,130 (11%)	1,814 (1%)	2,91,621
3	2016-17	2,71,462 (75%)	43,164 (12%)	43,053 (12%)	1,882 (1%)	3,59,561

- (c). VCTPL envisages of about 4% growth in total container volume through VCTPL in next three years considering the competition from non-major ports. The major contribution would be from the ICD Traffic converted to local and Transshipment Traffic. Taking into consideration of existing market scenario, VCTPL estimate the volumes in the next 3 financial years are as under:

Sl. No.	Year	Estimated throughput in TEUs	Percentage growth
1	Y+1 (2017-18)	3,69,000	4%
2	Y+2 (2018-19)	3,84,000	4%
3	Y+3 (2019-20)	4,00,000	4%

(d). The composition of throughput in TEUs is estimated as under for the next 3 years.

Sl. No.	FY	Local	ICD	Transshipment	Re-stows	Total
1	2017-18	2,52,739 (68%)	22,080 (6%)	92,250 (25%)	1,931 (1%)	3,69,000
2	2018-19	2,63,910 (68%)	22,080 (6%)	96,000 (25%)	2,010 (1%)	3,84,000
3	2019-20	2,73,667 (68%)	24,240 (6%)	1,00,000 (25%)	2,093 (1%)	4,00,000

(iv). Additional investments:

(a). Procurement of two more new Quay Cranes

(b). Procurement of four more new RTGCs

(v). Return on Capital Employed:

The rate of ROCE estimated to be achieved during 2017-18, 2018-19 and 2019-20 are as follows:

Year	ROCE	
	At Existing Tariff	At Revised Tariff
2017-18	18.52%	22.63%
2018-19	9.10%	13.70%
2019-20	6.75%	11.36%
Average	11.46%	16%

7. The VCTPL has made following assumptions for preparation of the proposal:

(i). Assumptions - Operating Costs, Capital Employed

The various operating cost parameters and the corresponding assumptions made under each head are stated below.

(a). Operations and Maintenance Manpower:

The existing strength of Operations, Maintenance and Administration (including IT, Accounts and Purchase) manpower is given below:

Department	2016-17	2017-18
Operations	85	107
Maintenance	71	91
Administration	59	59
Total	215	257

VCTPL is procuring additional 2 Nos. of RMQCs and 4 Nos. of RTGCs during 2017-18 and to be commissioned by March' 2018. Therefore, additional Operating staff in terms of Operators and Maintenance staff would be required before 9 months to undergo the training process i.e. by July' 2017. Therefore, the additional staff cost has been assumed to be for 9 months from 2017-18.

The yearly increase in salaries is assumed at 10% YoY as per Industry standard.

(b). Equipment Running Cost:

(i). Power:

Electricity is used for RMQCs, Reefer Points, High Mast Lighting, Canteen, Workshop, IT Centre, Time Office, Porta Cabins and Gate Complex. The power consumption for RMQCs and Reefer Points is directly proportional to the throughput handled. The power consumption for High Mast Lighting is dependent upon factors like night operations, increased illumination requirement during security threat (ISPS Level 2/3) and reduced visibility during fog conditions which would lead to increase in consumption of electricity. Based on these assumptions, the projection for the next 3 years has been worked out.

The current power consumptions for QC operations are 6.50 KWH/TEU, Reefer power consumption is 131 KWH/ Reefer TEU, Other areas it is 3 KWH/TEU and overall it is 17 KWH/TEU.

In addition to the Variable cost, a fixed amount is payable towards the Maximum Demand load charges and this is reflected in the workings. The maximum demand currently VCT having is of 1575 KVA p.m. and the fixed cost is ₹386/- p.m. per KVA. Therefore, fixed cost per month is estimated at ₹4,86,158/- (80% of maximum demand) per month.

The total cost per unit as per APEPDCL bills works out to ₹7.91 and has been escalated by 10% YoY from 2017-18 to 2019-20 assuming a rate revision on cards.

(ii). Fuel:

High Speed Diesel (HSD) is primarily consumed for running the RTGCs, Reach Stackers and 1250 KVA Diesel Generator Sets. The present average fuel consumption is 2.25 Litres / TEU has been assumed in the subsequent years. The inflation rate has been taken at 18% as per current trend.

(iii). Repairs and Maintenance:

The expenditure towards repairs and maintenance including consumption of oil & lubricants, consumables, Stores & Spares, Tyres & Tubes and Workshop Tools have been estimated at 2% of cost of mechanical, electrical equipment and 1% of civil assets on additions to the gross block for the FY 2017-18 to 2019-20. In case of existing assets in the gross block, Repair & maintenance cost has been estimated on annual escalation at 5.25%.

(c). Royalty:

As per earlier Orders, TAMP considered effective NPV revenue stream "quoted" by the next successful bidder (excluding upfront fee, which was uniform) i.e., 51% less than the effective NPV revenue stream of VCTPL.

The Royalty payable to VPT for the next Tariff cycle is as follows:

(in ₹ / TEU)

Period	2017-18	2018-19	2019-20
Upto June 25 th (in ₹)	500	500	750
June 26 th to March (in ₹)	500	750	750

[The Minimum Guaranteed Throughput as per License Agreement is 2,40,000 TEUs.]

(d). Equipment Hire:

- (i). For the purpose of internal transportation for carrying the containers from yard to jetty and vice versa as also within yard, it is outsourced at `220/- per TEU. In the case of Import Empty containers, the cost is 65% of the above cost. The present contract is valid up to September, 2018. An escalation factor of 10% is considered for FY 2018-19 and valid till 2019-20.
- (ii). The VCTPL has estimated hire charges for 5 laden and 2 empty Reach stackers on hire. The hiring cost per laden and empty reach stackers has been assumed @ ₹695000 and ₹627000 respectively per month. An Inflation of 5.25% has been assumed for FY 2018-19 and valid till 2019-20.

The Reach stackers are deployed in the Rail Yard and Empty Yard where there is no access for RTGCs. Since VCTPL has been handling almost 20 Racks a month, the Reach stackers are the only Yard handling Equipments for faster turn around of the Trains.

(e). Lease Rentals:

A total area of 163500 sq. mtrs. has been allotted to VCTPL on payment of licence fee to VPT as per the Licensing Agreement. Apart from this, additional 13000 Sq. mtr has been allotted by VPT, adjacent to the existing facilities. The lease rentals/License Fee paid to VPT was applicable at the rate of ₹0.9055 per sq. mtr. per week till 2015-16. The Licence Fee has been revised as per TAMP Order No.TAMP/48/2014-VPT dated 15 January 2016 to `6.11 per Sq. M per week. VPT has extended 50% concession on the above rate after an escalation of 2% and the effective rate currently is ₹3.11 per Sq. M. per week. The TAMP has also vide TAMP Order No.TAMP/80/2015-VPT dated 27 December 2016, revised the Schedule of rates @ ₹4.85 per sqm per week from 1st April 2013 to 9th October 2015 and @ 5.05 per sqm per week from 10th October 2015 onwards with an escalation factor of 2% YoY. As per the Licensing agreement, the licence fee is applicable as per prevailing scale of rates for the land allotted to VCTPL. However, as per the discussion with VPT, we understand that the schedule of rates is going to be charged to the existing operator though we have been objecting to such move.

However, in our proposal, the lease rent has been factored as per schedule of rates effective from 1st April 2013 in the absence of clarity from VPT. We have communicated to VPT not to levy the revised schedule rates which is not in accordance with Licence Agreement. The licence fee factored in the current proposal shall be revised based on the mutually agreed rate between VCTPL and VPT.

(f). Insurance:

VCTPL has taken adequate insurance cover for its assets and third party liability under the Port Package Policy. The Insurance costs for the three years have been estimated at current level of premium paid for existing assets and at 1 % of Gross Block of Assets on the new additions.

(g). Other Operating Expenses:

These expenses are basically related directly to through put and are towards various operational activities like Lashing/unlashing, Tally charges, Reefer monitoring etc. Lashing/unlashing, Tally and Maintenance manpower are fixed in nature and get revised at the time of renewal of contract. Apart from the contracted cost, the minimum wage revision happens every 6 months as per statutory norms. Therefore, considering all these factors inflation rate of 10% is considered YoY.

The current reefer monitoring cost per reefer container is `34/- per shift of 8 hours. The reefer shifts for future years have been estimated based on current trend. The reefer monitoring contract is valid up to 2017-18 and hence escalation factor of 10% has been considered for subsequent years considering minimum wage revision as per statutory norms.

The current Reefer monitoring cost is ₹200 per Run Test containers and ₹275 per PTI container. The contract is valid up to 2017-18 and hence escalation factor of 10% has been considered for subsequent years considering minimum wage revision as per statutory norms.

VPT staff deployment charges for rail handling are considered on actual basis with an increase of 10% towards inflation.

Other expenses such as Manpower hire, Security are estimated with an increase of 10% considering the minimum wage revisions to be done as per statutory norms. Testing charges, Water etc., are estimated with an increase of 5.25% (WPI) towards inflation.

(h). Technical Services Fee:

The technical service contract entered by the VCTPL earlier with Dubai Ports International and International Cargo Terminals and Infrastructure Private Ltd [earlier known as United Liner Agencies (ULA)] for providing technical knowhow and managerial services to VCTPL was for a period of five years and has subsided. The Technical Service Fee paid as per the first contract was amortized by the Authority @ ₹15.70 lakhs per annum. The same treatment has been given in the current Tariff proposal and hence ₹15.70 lakhs have been considered for the period 2017-18 to 2019-20.

The second Management contract was signed with DP World for providing technical know-how for the new equipments bought in 2011-12. The contract is for a period of 5 years commencing from January 2011 to November 2015 @ USD 50,000 per annum. The actual payment made till November 2015 for ₹145.07 lakhs has been amortized over a period of 18 years and the annualized impact i.e. ₹8.06 lakhs is considered in the cost statement.

Subsequent to the expiry of second contract, the third Management contract has been signed with DP World for providing Technical know-how for the ongoing project as well as future project. The Technical Service Fee for ongoing project is USD 1,75,000 per annum payable from 17 December 2014. The actual payment done of ₹264.95 lakhs for the period 2014-15 to 2016-17 has been amortized over a period of 18 years and the annualized impact i.e. ₹14.72 lakhs is considered in the cost statement. The future payments from 2017-18 to 2019-20 assumed to be ₹367.50 lakhs and the annualized impact i.e. ₹24.50 lakhs have been considered in the cost statement.

(i). Depreciation:

Clause 2.7.1 of the revised tariff guidelines stipulates that incase of private terminals, depreciation has to be allowed on straight line method with life norms adopted as per the Companies Act, 1956 or based on the life norms prescribed in the Concession Agreement whichever is higher. We have considered the rates for depreciation as prescribed in the Companies Act. For the purpose of tariff fixation, suitable adjustments have been done in the depreciation figures in view of amortization of the upfront fee and leasehold premium over the project period in line with the approach followed in the earlier general revisions Orders passed by the Honourable Authority.

Depreciation has been calculated on straight line method based on the life norms of the equipments as per the Companies Act 2013, details of which are given below:

(i).	Civil Works	30 yrs (3.34%)
(ii).	Reach Stackers	15 yrs (6.67%)
(iii).	Computer Hardware & Software	3 yrs (33.33%)
(iv).	New RMQCs	10 yrs (10.34%)
(v).	New RTGCs	10 yrs (10.34%)

In case of all other assets, the rates of depreciation as per the Companies Act, 2013 have been followed.

(j). Management and Administration Overheads:

Management and Administration overheads including marketing expenses are considered at current levels with an annual increase of 5.25% (WPI) towards inflation.

(k). Capital Employed:

(i). Fixed Assets:

We have estimated the following additions to the gross block of assets in 2017-18, 2018-19 and 2019-20.

2017-18:

Rupees in lakhs

Particulars	Amount	Basis for Estimates
New RMQCs 2 numbers with additional spares (including commissioning)	11,237.14	Purchase agreement and estimated Project cost
New RTGCs 4 numbers with additional spares (including commissioning)	3,871.94	Purchase agreement and estimated Project cost
DG, Cabling and other electrical installations for the new cranes	600.00	Estimated Project cost
Compact SS with reefer rack	400.00	Estimated cost
Replacement of Vacon drives in RTGCs	120.00	Estimated cost
Other regular capex	517.96	Estimated cost
Total Capex for 2017-18	16,747.04	

2018-19:

Rupees in lakhs

Particulars	Amount	Basis for Estimates
Replacement of Vacon drives in RTGCs	360.00	Estimated cost
Navis N4 Billing Software	100.00	Estimated cost
Other regular capex	755.00	Estimated cost
Total Capex for 2018-19	1,215.00	

2019-20:

Rupees in lakhs

Particulars	Amount	Basis for Estimates
Administrative building constructions	3,433.97	Estimated cost
Other regular capex	755.00	Estimated cost
Total Capex for 2019-20	4,188.97	

The detailed justifications for the Capex have been kept in Form 4B.

The Accumulated Depreciation is deducted out of the Gross Block to arrive at the Net Block. While arriving the above figures, upfront fee and leasehold land premium have been adjusted respectively.

- (ii). Working Capital has been estimated based on the following assumptions:
 - (a). Debtors are assumed as 15 days' revenue projection.
 - (b). Stores and spares are assumed at six months' average consumption.
 - (c). Cash and Bank balances are assumed as one month's cash expenses.
 - (d). Current Liabilities are assumed as 15 days average cash expenses.
- (iii). During earlier revision, TAMP had amortized the upfront fee payment and lease hold land premium over the entire project period. The same treatment has been adopted during the period under revision.

(ii). Assumptions – Throughput Projections and Composition

(a). Throughput Projections:

The majority of increase in volume during 2016-17 has been in ICD Traffic on account of growth in Agri-product exports from central India. The Trade from central India have for the first time routed their traffic through VCTPL on trial basis which were hitherto being handled through Haldia and Kolkata. The ICD traffic is very volatile in nature and dependent on Indian Railways. Apart from the ICD traffic hitherto coming inside the terminal would likely to be moved by Road from the new CONCOR Multi Modal Logistic Parks facilities coming up about 14 KMs away from VCTPL. These volumes would be counted as Local volume by VCTPL. Therefore, ICD volume share has been projected at 6% of total volume for the next three financial years of 2017-18, 2018-19 and 2019-20.

Considering the competition coming in proximity to VCTPL from the non-major ports, we expect some local volume would be going off its basket. Therefore, the local volume share has been projected at 68% of total volume for the next three financial years of 2017-18, 2018-19 and 2019-20.

2016-17, The Transshipment share was about 12% and likely to go up in the coming years. There are few shipping lines in the advance stage to commence Transshipment service in the Haldia-Vizag route to connect the mainline services calling at VCTPL. Besides, MSK line has shown its interest to resume the Transshipment service in coming years. Considering all these factors, we have projected 25% of our total volume to be Transshipment in the coming financial years of 2017-18, 2018-19 and 2019-20.

We envisage of about 4% growth in total container volume through VCTPL in next three years considering the competition from non-major ports. The major contribution would be from the ICD Traffic converted to local and Transshipment Traffic.

(b). Operating Income:

(i). Container Handling Income:

The container handling income has been estimated based upon the existing tariff as per Enclosure 1 to Annexure-1 of TAMP Format- B. The following are the charges included in this head:

(ii). Income from Hatch Cover Handling:

VCTPL has been handling on average 30 ships out of which 10% are coastal vessels, carrying Transshipment and coastal containers. The average no. of hatches handled in a foreign vessel has been 15 and that of coastal vessels

have been 10. Assuming the average parcel size to grow by about 2% every year, the Income from Hatch covers handling in the next three years have been estimated.

(iii). Income from Storage Charges:

(a). Import Storage:

The average dwell time for Import Laden container currently is about 3 days. However, due to large volume of containers belonging to few customers at times are unable to move it out within the free period of 3 days due to non-availability of trailers, non-fulfillment of customs documentation procedure. Currently about 30% Import laden attracts storage of 1 day, 1% of empty containers attract storage of 2 days. We assume the same trend to continue, and therefore, storage charges have been estimated accordingly for the next three years.

(b). Export Storage:

The average dwell time for Export Laden container currently is about 3 days. However, around 5% of the total export laden containers are attracting storage charges for a day at present. Hence, it is assumed that the same trend continues for the next three years also.

(iv). Direct Loading Charges:

During 2016-17, around 8% of 20' and 10% of 40' export laden containers arrived after cut off time. It is expected that with better planning by the shipping Lines, CFSs and availability of larger parcel size vessels, instances of direct loading will reduce. However, 8% of 20' and 10% of 40' export laden containers are assumed for direct loading charges in the next three years.

(v). Reefer Electricity Charges:

Stay of Laden Reefer containers in the Terminal is assumed to be on an average of 25 reefer container-shifts for 20' and 20 container-shifts for 40' (one shift of 4 hrs for containers as per revised guidelines of TAMP) for the purpose of calculation of reefer electricity and monitoring charges. This assumption is made based on the current trend. The Income from reefer electricity and monitoring charges has been estimated accordingly for the next 3 years.

(vi). Charges for PTI & Reefer Run Test:

It is estimated that 10% of 20' and 40' Export Reefer container to undergo Run Test/PTI in the terminal while discharged as empty at the terminal before taking them out for stuffing at factory/CFSs. The Income has been estimated accordingly for the next 3 years.

(vii). Charges for Shifting of containers:

Shifting of containers within the yard is resorted to at times when there is a change in shipment status/ container status/ POD and also for carrying out PTI and Run Test for empty reefer containers. Currently about 1% of 20' laden and 2% of 20' empty, 1% of 40' laden and 10% of empty containers are subjected to shifting for above reasons. The same trend has been assumed in the next three years.

(viii). Charges for Shut out Containers:

Currently about 2 to 3% of 20' and 40' laden and empty containers are getting shut out for various reasons. We expect the same trend to continue and therefore, the Income for shut out containers has been estimated accordingly.

(ix). Other Charges Income:

The other charges income which include garbage removal from ship, weighment, survey etc. have been projected at `75 lakhs per annum.

8. A summary of actual cost position for the years 2014-15 to 2016-17 and estimated cost position for the years 2017-18 to 2019-20 at the existing tariff as per the cost statement furnished by the VCTPL is tabulated below:

Sl. No.	Particulars	Actuals			Estimates at the existing tariff		
		2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20
(i).	Traffic (in TEUs)	248,163	291,621	359,561	369,000	384,000	400,000
(ii).	Total Operating Income (in lakhs)	8,700.71	10,026.02	14,171.10	14,302.49	14,832.96	15,445.22
(iii).	Total Operating Cost (including depreciation, management overheads and FMI – FME)	6,764.87	7,984.09	11,443.90	9,703.92	12,727.63	13,822.15
(iv).	Capital Employed	11,687.18	10,236.96	9,796.16	24,833.43	23,131.52	24,042.32
(v).	ROCE	1,869.95	1,637.91	1,567.39	3,973.35	3,701.04	3,846.77
(vi).	Net Surplus / (Deficit)	65.89	404.02	1,159.82	625.21	(1,595.71)	(2,223.70)
(vii).	Net Surplus / (Deficit) as % of operating income	0.76%	4.03%	8.18%	4.37%	-10.76%	-14.40%
(viii).	Average of three years	4.32%			-6.93%		

9. The VCTPL has filed its proposal in the prescribed format along with proposed SOR along with Annual Reports for the years 2014-15 and 2015-16 (Annex-6).

10. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the proposal dated 20 March 2017 was forwarded to the VPT and concerned users/ user organisations seeking their comments. The comments received from the Visakhapatnam Container Lines Association (VCLA) was forwarded to VCTPL as feedback information. The VCTPL vide its letter dated 20 April 2017 has furnished its reply. Further, the Indian National Shipowners' Association (INSA) vide its letter dated 3 May 2017 has stated that they have no comments to offer on the subject proposal.

11. A joint hearing in this case was held on 26 April 2017 at the VPT premises. At the joint hearing, the VCTPL and the concerned users/ organisation bodies have made their submissions.

12. As agreed at the joint hearing, the VCTPL vide our letter dated 3 May 2017 was requested to review and examine the rate proposed for empty container and file a revised proposal by 4 May 2017. After reminder dated 12 May 2017, the VCTPL vide its letter dated 15 May 2017 has furnished its revised proposal along with proposed Scale of Rates for FY 2017-18 to 2019-20 and submitted the following:

- (i). The tariff for empty container shall remain at present level, i.e. VCTPL do not propose any increase of tariff on it.
- (ii). However, to maintain the ROCE of 16%, VCTPL propose to increase the composite rate for handling of import and export laden containers under clause 1.1.A (a) by `63/- per 20' container and ₹95/- per 40' container in addition to earlier proposal for an increase of 8.68%.

13.1. Based on the preliminary scrutiny of the revised proposal dated 15 May 2017, the VCTPL was requested vide our letter dated 28 June 2017 to furnish additional information / clarifications on a few points by 5 July 2017.

13.2. In response, the VCTPL vide its letter dated 10 July 2017 requested to grant one month's time to submit requisite additional information and clarification. In view of the request made, the VCTPL vide our letter dated 13 July 2017 was granted time till 31 July 2017 to furnish its reply to additional information/ clarifications sought by us. The VCTPL vide its letter dated 31 July 2017 requested to grant another 10 days time to submit requisite additional information and clarification. In view of the request made, the VCTPL vide our letter dated 2 August 2017 was granted further extension of time upto 10 August 2017 for submitting additional information and clarification.

13.3. In this regard, the VCTPL vide its letter dated 9 August 2017 has furnished its reply as well as furnished cost statement updated with 2016-17 actuals and revised estimates for the year 2017-18 to 2019-20 based on actuals of 2016-17. A summary of the additional information/ clarifications sought by us and the corresponding replies furnished by the VCTPL is tabulated below:

Sl. No.	Information/ clarifications sought by us	Reply furnished by VCTPL
A.	GENERAL:	
(1).	In the revised proposal filed by VCTPL dated 15 May 2017, it is seen that figures furnished by the VCTPL for the year 2016-17 are based on actuals for the first nine months (April to Dec 2016) and estimates for the remaining three months. Since the year 2016-17 is already over, VCTPL is requested to update the estimated figures with the actuals for the year 2016-17 reconciling the figures reported in the Annual Accounts with those considered in the cost statement. A copy of the Audited Annual Accounts for the year 2016-17 may be forwarded. Consequent to updating the estimates of 2016-17 with reference to actuals, the estimates for the subsequent years viz. 2017-18 to 2018-19 to be reviewed and modified, if necessary, with reference to the actuals for the year 2016-17.	<p>The Actuals for the financial year 2016-17 have been updated along with the reconciliation (in Form 3A) with the Annual Accounts (Un-audited Ref Annex-44) and the revised Cost Statement is furnished in Annex -1.</p> <p>A copy of the un-Audited Accounts for the year 2016-17 is furnished in Annex-2.</p> <p>The estimates of 2017-18 to 2019-20 have also been changed in accordance with the actuals of 2016-17.</p> <p>It is to be noted that, VCTPL's financial statements for 2016-17 are to be prepared under Ind AS and therefore, the final audited numbers would be sent to the Honourable Authority post signing by the Statutory Auditors.</p>
(2).	As stipulated under clause 6.8. of the 2005 tariff guidelines, benchmark levels of productivity may be indicated and incentives may be proposed for better performance of the terminal and disincentive for performance below the bench mark level.	The benchmark as set out in the concession agreement is 30 moves per ship per berth hour (BMPH). Therefore, VCTPL proposes benchmark productivity of 30 BMPH. The Tariff Guidelines 2013, stipulates performance linked Tariff for meeting Performance standard incorporated in the concession agreement. We propose to adopt similar approach.
(3).	The VCTPL to furnish reconciliation statement reconciling operating income, expenditures, gross block and net block of assets considered in cost statement with the figures reported in Annual Accounts for each of the years 2014-15 to 2016-17.	The detailed reconciliation statement is furnished in Annex-2 and Annex-2A.
B.	FINANCIAL/COST STATEMENTS:	
(1).	<p>Analysis of actuals vis-à-vis estimates for the past period (Form-7):</p> <p>Clause 2.13 of the tariff guidelines requires the Authority to review the actual physical and financial performance at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing the prevailing tariff. In this context and with reference to Form-7 of the tariff proposal, the VCTPL to clarify/ furnish the following:</p>	

(i).	<p>In the last tariff Order dated 30 March 2016 on the review application filed by the VCTPL, the Authority as recorded in Para nos.14.6 and 14.7, of the said Order has granted 13.75% increase for all the tariff items excluding transshipment container w.e.f. 1 May 2016. Apart from that 25% increase in tariff items was granted subject to VCTPL deploying 4 new RTGCs including replacement of 2 old RTGCS and replacement of 1 old RMQC with one number of new RMQC by 1 April 2016. In this context, the VCTPL has intimated that VCTPL has deferred the investment in cranes to next tariff cycle on account of global slow done and uncertain local market condition. The VCTPL has also intimated that they have signed purchase agreement with M/s Shangha Zhenhua Heavy Industries Co. Ltd for procurement of 4 RTGCs and 2 RMQCs and these cranes are schedule to be commissioned by end of Feb 2018. As 1 new RMQC and 4 new RTGCs have not been deployed by VCTPL in the last tariff cycle, the VCTPL to confirm that the increase of 25% approved in the review Order passed by the Authority which is linked to commissioning of the 4 new RTGCs and 1 RMQC has not been implemented by VCTPL. Further, also furnish the reasons for applying revised SOR granting 13.75% increase from 15 May 2016 instead of 1 May 2016 stated in the Order.</p>	<p>We, VCTPL, confirm that the increase of 25% approved in the review Order passed by the Authority which is linked to commissioning of the 4 new RTGCs and 1 RMQC has not been implemented.</p> <p>Further, the trade represented by the VCLA had requested VCTPL to implement the revised tariff from 1st June 2016 in view of updation to their respective Principals/office (India and overseas Head Quarters), regularizing costing on their online system, billing issues for imports which were on waters as the manifestations had completed with old rates, formulation of new THC quantum's to be finalized by the Liners. A copy of the representation is furnished in Annex -3.</p> <p>Therefore, after having a discussion with VCLA, the revised tariff was implemented from 15th May 2016.</p>
(ii).	<p>The income estimates in Form-7 is shown at the level considered in the last tariff Order. The income estimates as per the last tariff Order considered in Form-7, may be suitably adjusted to capture the effect of increase in the tariff approved by the Authority and implemented by the VCTPL for a like to like comparison with actuals.</p>	<p>The Form-7 as estimated in FY 2016-17, have been suitably revised considering the revision in Tariff with effect from 15th May 2016 and shown in the Cost Statement in Annex-1 accordingly.</p>
(iii).	<p>Other Income:</p> <p>The VCTPL to furnish the nature of other income considered in the Cost statement and also confirm that it is based on rate approved in the SOR.</p>	<p>The detailed break-up of other income is furnished under Annex-4. We confirm that the other income is based on approved SOR.</p>
(iv).	<p>(a). Technical Service Fees (TSF)</p> <p>The treatment of Technical service fee has been brought out in para 10(xxii) of the last tariff Order dated 21 March 2015.</p> <p>The VCTPL has entered the new Contract with DP World FZE (DPWF) for providing technical knowhow for new equipment for a period of five years w.e.f. 10 March 2011. The validity of this contract was till March 2016 for an annual fixed fees of US\$ 50000.</p>	<p>(i). The Income Tax Assessment Orders along with computation of tax (evidence as book profit) for FY 2012-13 are furnished in Annex-5 & Annex-5A and 2013-14 are furnished in Annex-6 & Annex-6A. The Income tax assessment order for the FY 2014-15 to 2015-16 are yet to be received. As it can be observed that the book profit as computed by the company has been considered in the IT Assessment and therefore, the cost of TSF has been</p>

	<p>Para (xxii) of the 21 March 2015 Order states that in view of the IT returns filed by VCTPL for the year 2011-12 and a copy of report filed by it before IT Commissioner for the year 2012-13, with reference to the second contract and also in view of the submissions made by the VCTPL that TSF for the old contract is admitted as expense by the IT which is substantiated with IT assessment Orders and recognising that the terms of second contract for TSF is same as the old contract, the Authority allowed technical service fee arising out of the second contract entered by VCTPL. The said Order states that the VCTPL should, at the time of next tariff revision furnish the relevant Income Tax Assessment Order allowing the TSF as an item of cost for income tax purpose and also furnish documentary evidence to support the actual payment of TSF arising out of this second contract or else the TSF expense with reference to the second contract admitted as expense in the current exercise will be adjusted i.e. nullified in the next tariff revision.</p> <p>In this connection the VCTPL to furnish the following in line with the decision taken in the last tariff Order:</p> <p>(i). Furnish the copies of the relevant Income tax Assessment Orders for the years 2012-13 to 2016-17 in respect of the second contract allowing the TSF as an item of cost for income tax purpose.</p> <p>(ii). Furnish the documentary evidence to support the actual payment of TSF arising out of second contract.</p>	<p>allowed as an expenditure.</p> <p>(ii). The Actual payment details are furnished under Annex-7, 7a to 7v.</p>
	<p>(b). The VCTPL, in its original proposal dated 20 March 2017, has reported that it has entered into new agreement with DP World FZE (DPWF) for providing technical knowhow for ongoing project as well as future projects. The TSF for ongoing project is USD 1,75,000 per annum payable from 17 December 2014. In this connection the VCTPL to furnish the following:</p>	
	<p>(i). A copy of said agreement made between DPWF and VCTPL. Also state the validity period of the agreement.</p>	<p>(i). A copy of said agreement made between DPWF and VCTPL is furnished in Annex-8. The agreement shall be valid till the entire project period of VCTPL.</p>
	<p>(ii). It is seen that the existing second agreement made on 10 March 2011 by VCTPL with DPWF for the new equipment, for</p>	<p>(ii). The new agreement was entered into for the management and operation of the existing project as well as the new</p>

	<p>a period of five years and was valid till March 2016.</p> <p>Now, the VCTPL has stated that it has entered into another new contract with DP World from 17 December 2014 when the old TSF contract is already in vogue. The VCTPL to state the reasons for another TSF contract entered by VCTPL with DPWF for the contract period which is partly overlapping with the contract period of second agreement which is valid till March 2016. Also, justify the reasons for allowing the TSF claimed by VCTPL in respect of second and the third agreement with the DP world in the light of the position that the new 2 RMQCs and 4 RTGCs proposed for deployment were not deployed by VCTPL in the last tariff cycle.</p>	<p>extension project. Pursuant to signing of the new agreement, the second agreement was terminated effective November 30, 2015 as finalized and stated in the new agreement.</p>
	<p>(iii). Furnish the copies of the relevant Income tax Assessment Orders allowing the TSF as an item of cost for income tax purpose in respect of this March 2011 TSF agreement and December 2014 Agreement with DPWF.</p>	<p>(iii). The Income Tax Assessment Orders along with computation of tax (evidence as book profit) for FY 2012-13 are furnished in Annex-5 & Annex-5A and 2013-14 are furnished in Annex-6 & Annex-6A. The Income tax assessment order for the FY 2014-15 to 2015-16 are yet to be received. As it can be observed that the book profit as computed by the company has been considered in the IT Assessment and therefore, the cost of TSF has been allowed as an expenditure.</p> <p>As the third contract falls under FY 2014-15 and the assessment order is yet to be received, we shall furnish in due course.</p>
	<p>(iv). Furnish the documentary evidence to support the actual payment of TSF arising out of new contract.</p>	<p>(iv). The documentary evidence to support the actual payment is furnished in Annex-7, Annex-7a to 7v.</p>
	<p>(v). Also, furnish the certificate issued by its Chartered Accountant certifying arm's length relationship of the transaction with DPWF.</p>	<p>(v). The relevant Auditor's certificates vide Form 3CEB u/s 92E of Income Tax Act' 1961 are furnished in Annex-9 and 9a for FY2014-15 and 2015-16. For Financial Year 2016-17, the financials are yet to be signed/filed.</p> <p>Since the first contract as well as the second contract have been allowed as an item of expenditure in the relevant financial years by the Income Tax Authorities, the third contract would also be allowed as an expenditure.</p>
	<p>(vi). The ongoing projects and new projects covered by the New Agreement with DPWF for providing technical service to be listed out.</p>	<p>(vi). The list of services has been listed out in the scope of service under Schedule-2 of the agreement.</p>
(v).	<p>(a). Reconcile FMI reported in the Annual Accounts for each of the year 2014-15 to 2016-17 and that considered in the cost</p>	<p>Details are furnished in Annex-10.</p>

	statement.	
	(b). The Annual Accounts for the year 2015-16 reports profit from sale of fixed assets of ₹3,38,135. Confirm this item is considered in the cost statement.	We confirm, the profit on sale of fixed assets of ₹3,38,135 is considered in the cost statement under FMI. Refer Annex-10.
	(c). The Annual Accounts reported an amount of ₹6.82 lakhs in the year 2014-15 towards credit balance return back, ₹10.13 lakhs in the year 2015-16 towards liquid and damages. Clarify the nature of these items and their treatment in cost statement.	₹6.82 lakhs in the year 2014-15 towards credit balance return back is included under FMI in the cost statement. Refer Annex-10. ₹10.13 lakhs in the year 2015-16 towards liquidated damages has been excluded from the cost statement as it is not a routine income from container handling operations.
(vi).	The Audited Annual Accounts for the years 2014-15 and 2015-16 report a net foreign exchange loss of ₹380.08 lakhs in the year 2014-15 and ₹406.70 lakhs in the year 2015-16. In this connection, the VCTPL to furnish the following:	
	(a). Detailed breakup of the actual foreign exchange gain/ loss reported in the Annual Accounts.	Details are furnished in Annex- 11.
	(b). The nature of exchange loss/ gain reported in the Annual Accounts.	
	(c). As stated in the tariff order March 2015 as well as review application Order No.TAMP/31/2015-VCTPL dated 30 March 2016 foreign exchange gain or loss arising on account of restatement of loan/ assets/ expenses are not considered while determining the tariff. Further, foreign exchange gain/ loss arising on account of actual transaction and for actual payment are captured in the cost statement for the purpose of tariff determination process. The VCTPL to furnish the details of the foreign exchange gain/ loss considered in the cost statement in line with the decision of the Authority in the earlier tariff Order.	As stated in the tariff order March 2015 as well as review application Order No.TAMP/31/2015-VCTPL dated 30 March 2016 foreign exchange gain or loss arising on account of restatement of loan/ assets/ expenses had not been considered in the cost statement. The actual payment of Foreign Currency Loan has been done in 2014-15 and 2016-17. The details of foreign currency loss incurred at the time of actual payment have been furnished in Annex-11A. The Bank payment advices with payment break-up are furnished under Annex-11B to 11J.
(vii).	The operating expenses reflected in the Annual Accounts includes ₹239.99 Lakhs towards loan processing charges during the year 2014-15. The VCTPL to confirm that this expenditure has not been considered in the cost statement.	₹239.99 Lakhs towards loan processing charges during the year 2014-15 has been classified under Finance expenses and excluded from cost statement. Refer Reconciliation statement of 3A with Annual Accounts in the Form -TAMP Format B, finance expenses are shown separately.
(viii).	Rebate and discounts, if any, over the notified ceiling tariff allowed by the VCTPL during the years 2014-15 to 2016-17 may be furnished year wise and category wise. This information is sought only for records and reference.	The Year-wise figures are appended in Annex-12. However, we request the Honorable Authority to kindly maintain the confidentiality of these figures.
(ix).	Depreciation for the years 2014-15 and 2015-16 considered in the cost statement is ₹1694.58 lakhs and ₹1969.22 lakhs respectively. Whereas, the depreciation reported in the Annual Accounts for the said years is ₹1373.35 lakhs and ₹1382.84 lakhs.	Depreciation figure considered in the cost statement varies from Annual Accounts on account of the adjustments done for amortization of upfront fee and lease premium over the project period in line with the approach followed in the last tariff

	<p>The VCTPL has, in page 47 of its proposal, stated that suitable adjustment has been done for amortization of upfront fee and lease premium over the project period in line with the approach followed in the last tariff Order. Depreciation figure considered in the cost statement varies from Annual Accounts presumably on account of this adjustment. Furnish detailed working of adjustments done in the depreciation figure reported in the Annual Accounts of the years 2014-15 to 2016-17.</p>	<p>Order. The detailed reconciliation between Annual Accounts and the Cost statement is appended in Annex-13.</p>
(x).	<p>The VCTPL to furnish working of the per TEU royalty considered in Form 3B to the extent of the second highest bidder for the years 2014-15 to 2016-17 as well as estimates for the years 2017-18 to 2019-20.</p>	<p>The detailed working of the per TEU royalty considered in Form 3B is furnished in Annex-14.</p>
(2).	Traffic	
(i).	<p>Update the container traffic estimate with the actual traffic handled for the year 2016-17. Consequently, the container traffic estimate for subsequent years 2017-18 to 2019-20 may be reviewed based on 2016-17 actual traffic and updated in the cost statement.</p>	<p>The Actual Traffic handled for 2016-17 has been updated.</p> <p>The estimated projections in container traffic have been forecasted considering the competition from the neighboring ports, depreciation in Dollar value and moderate economic growth in coming years.</p> <p>The growth estimated to be around 3 to 4% on an average in the next coming three years.</p>
(ii).	<p>The actual traffic handled in the year 2014-15 to 2016-17 is 2,48,163 TEUs, 2,91,621 TEUs & 3,59,561 TEUs respectively which shows growth of 17.51 % and 23.30% in the year 2015-16 and 2016-17 over the actual traffic handled in the respective previous year. As against the above position, the growth projected in the container traffic is 2.62%, 4.00% and 4.17% in the years 2017-18 to 2019-20 over the traffic estimates of previous years. The reduction in ICD volumes from the present level of 12% of total volume to 6% of total volume and the reduction in the local volume from 75% to 68% are based purely on the assumptions of VCTPL about the CONCOR Multi Model Logistics Parks, which are not yet commissioned and the reported competition coming in proximity to VCTPL. The projected increase in transshipment volume from 12% to 25% is attributed to the interest shown by Shipping Lines to tranship containers through VCTPL. These assumptions may be validated preferably by documentary evidence. The VCTPL may consider to review the traffic estimates and project reasonable traffic growth for the years 2017-18 to 2019-20 in the light with the above</p>	<p>The growth rate has been assumed taking into consideration the available traffic in and around Visakhapatnam. Dollar depreciation has affected Exports and would take some time to stabilize. There are upcoming container terminals neighboring VCTPL as well as vast capacity being created in the East Coast. The Vessel related charges have gone up drastically and has affected the shipping lines. We have already lost a service in this fiscal due to high vessel related charges. The CONCOR MMLP is in operational now partially and there has been already a drop in ICD volume in the terminal this fiscal as the trains are being handled at CONCOR MMLP itself. The growth in traffic is projected from Transshipment to the extent of 25% of total volume considering few services are likely to commence their operations.</p> <p>Therefore, considering all these parameters, VCTPL has estimated the growth to be around 1% in 2017-18 and</p>

	observation and taking into consideration 2 RMQCs and 4 RTGCs proposed to be deployed in March 2018.	around 4% in the next two years. As we had informed in our proposal the reasons for deployment of the new 2 RMQCs and 4 RTGCs are to handle large size vessels calling the port, to turn around the vessels faster and also for effectively utilizing the berth. The improved infrastructure would lead to enhancement of productivity and hence shipping lines would save huge vessel related cost. Therefore, there would be overall reduction in the total logistics cost.								
(3).	Income Estimation									
(i).	For reasons stated earlier, all the income estimates for the year 2016-17 may be updated with actuals. Consequently, estimates for the years 2017-18 to 2019-20 may also be modified, if the traffic projections are modified by the VCTPL in the light of our observation to review the traffic estimation.	The Actuals for FY 2016-17 has been updated and accordingly the income figures have been estimated for the subsequent years.								
(ii).	The VCTPL has stated that other income includes income from garbage removal from ship, weighment, survey etc. and projected at ₹75 lakhs per annum. This is not matching with the figures considered in the income projection in Form-2B. The VCTPL to make necessary correction to remove the mismatch.	The income includes income from garbage removal from ship, weighment, survey etc. and projected at ₹75 lakhs per annum. This has been included in Other Income under Form 2B (VIII).								
(iii).	The reasons for proposing reduction in other income from ₹2295.27 lakhs in 2016-17 based on nine months actuals and three months estimate to ₹1868.35 lakhs, ₹1896.72 lakhs and ₹1973.39 lakhs in the years 2017-18 to 2019-20 may be explained. From the excel working, it is seen that there is sudden reduction in the income from direct loading charges, lift on / off, shifting charges, Transportation – Ry and shut out charges despite proposing 4% growth in traffic. The reasons, therefor, to be furnished for each of the items.	Reason for declining in some cases have been furnished below: <table><tr><th>Other Income :</th><th>Remarks</th></tr><tr><td>Storage</td><td>The storage revenue is declining due to more CFSs available now at Vizag. Empty containers have also been allowed at CFSs to stay for longer time at a nominal tariff.</td></tr><tr><td>Direct Loading Charges</td><td>Marginally decreased with better infrastructures such as availability of trailers, better planning by CFSs would reduce the direct loading instances.</td></tr><tr><td>Lift on / off</td><td>2016-17, the Container turnover operations and survey was being carried out which were specific requirements of few customers. It is not going to reduce due to RTA regulations for bring one container one trailer and therefore, no additional</td></tr></table>	Other Income :	Remarks	Storage	The storage revenue is declining due to more CFSs available now at Vizag. Empty containers have also been allowed at CFSs to stay for longer time at a nominal tariff.	Direct Loading Charges	Marginally decreased with better infrastructures such as availability of trailers, better planning by CFSs would reduce the direct loading instances.	Lift on / off	2016-17, the Container turnover operations and survey was being carried out which were specific requirements of few customers. It is not going to reduce due to RTA regulations for bring one container one trailer and therefore, no additional
Other Income :	Remarks									
Storage	The storage revenue is declining due to more CFSs available now at Vizag. Empty containers have also been allowed at CFSs to stay for longer time at a nominal tariff.									
Direct Loading Charges	Marginally decreased with better infrastructures such as availability of trailers, better planning by CFSs would reduce the direct loading instances.									
Lift on / off	2016-17, the Container turnover operations and survey was being carried out which were specific requirements of few customers. It is not going to reduce due to RTA regulations for bring one container one trailer and therefore, no additional									

			operations at terminal for Lift on/off. Survey income would also reduce as the train bund containers are now terminated at MMLP-Concor.
		Reefer Pretrip inspection & Run Test	PTI/RT are being carried out by the most of the CFSs at Vizag. The service is done for Import empty reefers and since CFSs have been offering storage of such containers for longer duration at a very nominal rate, the RT/PTI services are carried out there itself.
		Shifting charges	Shifting happens when there is POD change of CFS nominations changes. This is going to come down due to availability of main line vessels, better planning by CFSs at Vizag.
		Shutout charges	This income would get reduced due to better planning from CFSs, instances of shut outs would decline.
		Transportation - RY	Train bould containers are being terminated at MMLP-Concor and therefore, additional Train handling charges would get reduced.
(iv).	The actual income reported to have been earned from NCV is ₹15.69 lakhs in the year 2014-15 and no income was earned in the year 2015-16. The actual income earned by VCTPL from this item in the year 2016-17 may be updated in the cost statement. The reasons for proposing NIL NCV in the year 2017-18 to 2019-20 may be explained in the light of income earned from this tariff in the past. In case the VCTPL does not envisage income from NCV, the relevance of continuing to prescribe the tariff from the NCV in the proposed SOR may be explained.	There is no Income earned from NCV during 2015-16 and 2016-17 as no such vessels called the terminal. No income has been projected in the next three years as it cannot be estimated. These are not regular activity of the terminal. The berth is provided as and when VPT needs (as per Licence agreement) and the Trade feels necessity to berth the NCVs provided VCT berths are free at that time. However, this need to be continued in the SOR at the existing level, because if VPT wants to berth any bulk vessels at VCTPL, we should be able to charge the trade for the facilities provided. Since these is no proposal to increase the NCV tariff, we request the authorities to continue in keeping in the SOR.	
(v).	Confirm that the income estimated for the years 2017-18 to 2019-20 are based on the rates prescribed in the existing Scale of Rates of VCTPL. Confirm that the income estimates do not capture tariff reduction/ concession, if any, granted by VCTPL in the years 2014-15 to 2016-17 on account of flexibility availability to BOT operators.	We confirm that the income estimates for the years 2017-18 to 2019-20 are based on the prescribed rate as per SOR and does not capture any discounts. The 'Revenue projection sheet' in the revised Cost statement may be referred in this regard.	
(vi).	It is seen from the Revenue estimation for the	The reefer charges has been projected at	

	<p>years 2017-18 to 2019-20, that the tariff for the following few items considered by VCTPL is not as per the rates prescribed in existing SOR of VCTPL approved by the Authority in the review Order dated 30 March 2016:</p> <table><tr><th>Schedule in the SOR</th><th>Tariff Item</th><th>Rate considered by VCTPL for Revenue Estimation</th><th>Rate as per SOR approved by the Authority in the Review Order No.TAMP/31/2015-VCTPL dt. 30 March 2016.</th></tr><tr><td>1.7, Sr. No.(c)</td><td>Reefer Charges</td><td>20'Full- ₹246 40'Full- ₹369</td><td>20'Full- ₹245 40'Full- ₹368</td></tr><tr><td>1.9.Sr. No.13</td><td>Weighme nt charges</td><td>₹264</td><td>₹132</td></tr></table> <p>The VCTPL is requested to modify the revenue estimates in light of above observation.</p>	Schedule in the SOR	Tariff Item	Rate considered by VCTPL for Revenue Estimation	Rate as per SOR approved by the Authority in the Review Order No.TAMP/31/2015-VCTPL dt. 30 March 2016.	1.7, Sr. No.(c)	Reefer Charges	20'Full- ₹246 40'Full- ₹369	20'Full- ₹245 40'Full- ₹368	1.9.Sr. No.13	Weighme nt charges	₹264	₹132	<p>₹245 for 20' and ₹368 for 40' containers. The weighment charges as per SOR is ₹132 per trailer. Since for weighment both empty trailer and trailer with container are weighed in the terminal, the tariff and income is captured at ₹132 x 2 per trailer.</p>										
Schedule in the SOR	Tariff Item	Rate considered by VCTPL for Revenue Estimation	Rate as per SOR approved by the Authority in the Review Order No.TAMP/31/2015-VCTPL dt. 30 March 2016.																					
1.7, Sr. No.(c)	Reefer Charges	20'Full- ₹246 40'Full- ₹369	20'Full- ₹245 40'Full- ₹368																					
1.9.Sr. No.13	Weighme nt charges	₹264	₹132																					
(4).	Operating Cost																							
(i).	<p>In terms of clause 2.5.1. of the 2005 tariff guidelines, expenditure projection should be in line with traffic adjusted for price fluctuation with respect to the current movement of Wholesale Price Index (WPI) for all the commodities announced by the Government of India. The WPI for all the commodities for the tariff cases to be decided in the year 2017-18 decided by the Authority is 2% which has been communicated to all Major Port Trusts and BOT operators including VCTPL vide our letter No.TAMP/27/2005-Misc dated 26 May 2017. Hence, the annual escalation considered by the VCTPL in the cost estimation to be modified accordingly.</p>	<p>The Honourable Authority may kindly note that the expenditures normally go up beyond 8 to 10% YoY and there is no relevance of WPI. For instance, the Govt. of India has revised the minimum wages policy w.e.f. 1st April 2017 by increasing to 43%-44% over the existing rate. A copy of the Order is furnished for reference vide Annex-15.</p> <table><tr><th rowspan="2">Catego ry</th><th rowspan="2">Prese nt Rate per day</th><th>Revised Rate per day</th><th>Incre ase</th></tr><tr><th>w.e.f. 01.04.2017</th><th>%</th></tr><tr><td>Un-skilled</td><td>312</td><td>448</td><td>44%</td></tr><tr><td>Semi-skilled</td><td>353</td><td>506</td><td>43%</td></tr><tr><td>Skilled</td><td>414</td><td>593</td><td>43%</td></tr><tr><td>Highly Skilled</td><td>456</td><td>653</td><td>43%</td></tr></table> <p>The salary cost of employees is also to be increased by at least 10%-12% YoY to retain the experienced and trained personnel. The fuel cost has increased by</p>	Catego ry	Prese nt Rate per day	Revised Rate per day	Incre ase	w.e.f. 01.04.2017	%	Un-skilled	312	448	44%	Semi-skilled	353	506	43%	Skilled	414	593	43%	Highly Skilled	456	653	43%
Catego ry	Prese nt Rate per day	Revised Rate per day			Incre ase																			
		w.e.f. 01.04.2017	%																					
Un-skilled	312	448	44%																					
Semi-skilled	353	506	43%																					
Skilled	414	593	43%																					
Highly Skilled	456	653	43%																					

		<p>18% from April' 2016 to April' 2017 YoY. Power cost has increased by 6-10% p.a.</p> <p>Therefore, capping 2% inflation based upon WPI may kindly be re-looked into for expenditure projections. In the cost statement, the actual inflation in various costs have been factored for estimation of expenditures for 2017-18 to 2019-20 and we request honorable authority to kindly consider it.</p>
(ii).	Operating Direct Labour and Maintenance Labour:	
	<p>(a). Number of operating and direct labour is estimated to increase by 26% i.e. from 85 nos. in 2016-17 to 107 nos. in each of the years 2017-18 to 2019-20. Number of maintenance labour is also estimated to increase by 28% from 71 nos. in 2016-17 to 91 in each of the years 2017-18 to 2019-20. Justify the increase proposed in the staff when the growth projected in the traffic shows trend of around 4% and also recognizing that the labour deployment may not vary directly with the traffic.</p>	<p>We are already operating at lower than minimum Staff strength requirement as per the industry standard. The operations department staff requirement is 101 at present level whereas, it is 85 in actual. In case of Maintenance staff, the requirement is 81, but it is 71 in actual.</p> <p>The increase in number of operating and direct labour have been estimated for crane operators and maintenance engineers only, since VCTPL will be having 2 new RMQCs and 4 RTGCs by Mar'18. The operators need to be appointed at least 6 months prior commissioning of the cranes. Therefore, additional 8 QC operators, 14 RTGC operators and 20 maintenance engineers have been estimated from Sep'2017 onwards for providing adequate training and safety inductions.</p>
	<p>(b). The average cost of direct employee is estimated to increase by 3.55% in 2017-18, 24% in 2018-19 and 9.9% in 2019-20 over the estimates of previous years. The average cost of maintenance labour is estimated to increase by 5.6% and 10% in the years 2018-19 and 2019-20 over estimates of previous years. The annual escalation in unit cost to be modified at the admissible level of 2% for the tariff cases to be decided in the year 2017-18.</p>	<p>The actual salary cost has gone up during the last three years of Tariff cycle and it is between 15 to 20% p.a. There will be 10% to 12% hike in the salaries due to increments in line with industry standards. Since there are many port projects to be operative in near future in close proximity to Vizag, VCTPL has to retain its trained workforce to achieve high productivity and safety standards. Hence the proposed annual escalation of nominal 10% is justified. By keeping the cost at 2% WPI, we will not be able to retain the trained workforce which in turn will badly affect the functioning of the terminal.</p>
(iii).	Equipment Running Cost:	
	<p>(a). Power Cost:</p> <p>(i). Justify the consumption of power estimated at 17.39 units per TEU for the years 2017-18 to 2019-20 which is found to be very much higher in comparison to power consumption norm of 8 units per TEU in the 2008 guidelines (though these guidelines are not applicable to VCTPL). It is relevant to</p>	<p>(i). The power consumption norm of 8 units per TEU in 2008 guidelines is related to RMQC power consumption only.</p> <p>At VCT the RMQC power consumption is 6.22 units per TEU which is much below</p>

state here that in other Container Terminals operating in Major Port Trusts, the power consumption is found to be within the consumption norm prescribed in tariff guidelines of 2008.	<table><tr><th>Areas</th><th>2016-17</th><th>2017-18</th><th>2018-19</th><th>2019-20</th></tr><tr><td>RMQC</td><td>6.22</td><td>6.22</td><td>6.22</td><td>6.22</td></tr><tr><td>Reefers</td><td>7.92</td><td>7.92</td><td>7.68</td><td>7.45</td></tr><tr><td>Other areas</td><td>2.66</td><td>3.04</td><td>3.36</td><td>3.72</td></tr><tr><td>Overall</td><td>16.80</td><td>17.18</td><td>17.27</td><td>17.40</td></tr></table> <p>Therefore, the Power consumption at VCTPL is well within the consumption norm prescribed in tariff guidelines of 2008.</p>	Areas	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	RMQC	6.22	6.22	6.22	6.22	Reefers	7.92	7.92	7.68	7.45	Other areas	2.66	3.04	3.36	3.72	Overall	16.80	17.18	17.27	17.40
Areas	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20																						
RMQC	6.22	6.22	6.22	6.22																						
Reefers	7.92	7.92	7.68	7.45																						
Other areas	2.66	3.04	3.36	3.72																						
Overall	16.80	17.18	17.27	17.40																						
(ii). Furnish a copy of the electricity bill of last three months to justify the unit rate of power at ₹8.70 considered for the year 2017-18.	<table><tr><td>Month</td><td>Units</td><td>₹ in lakhs</td><td>Cost per unit</td><td>% increase</td></tr><tr><td>Mar-2017</td><td>525600</td><td>41.59</td><td>7.91</td><td></td></tr><tr><td>Apr-2017</td><td>541920</td><td>45.97</td><td>8.48</td><td>7%</td></tr><tr><td>May-2017</td><td>584640</td><td>48.73</td><td>8.34</td><td>5%</td></tr><tr><td>June-2017</td><td>607200</td><td>51.01</td><td>8.40</td><td>6%</td></tr></table> <p>The power cost has been escalated by 10% YoY taking into account the increase in billing due to corresponding increase in Maximum Demand (Fixed component) due to deployment of the new equipment and increase in reefer throughput.</p>	Month	Units	₹ in lakhs	Cost per unit	% increase	Mar-2017	525600	41.59	7.91		Apr-2017	541920	45.97	8.48	7%	May-2017	584640	48.73	8.34	5%	June-2017	607200	51.01	8.40	6%
Month	Units	₹ in lakhs	Cost per unit	% increase																						
Mar-2017	525600	41.59	7.91																							
Apr-2017	541920	45.97	8.48	7%																						
May-2017	584640	48.73	8.34	5%																						
June-2017	607200	51.01	8.40	6%																						
(iii). The unit cost of power is escalated by 10% per annum in the years 2018-19 and 2019-20 over the estimates of previous years. As stated earlier, the annual escalation to be modified in line with the admissible annual escalation.	<p>(iii). The annual escalation has been kept at 10% taking into account the increase in billing due corresponding increase in Maximum Demand (MD) the Fixed component, due to deployment of the new equipment, increase in reefers.</p> <p>The increase in MD and the cost of MD can be observed in the following Table:</p> <table><tr><th>Particulars</th><th>2014-15</th><th>2015-16</th><th>2016-17</th></tr><tr><td>MD KVA</td><td>1300</td><td>1300</td><td>1575</td></tr><tr><td>MD @ 80%</td><td>1040</td><td>1040</td><td>1260</td></tr><tr><td>Cost per KVA (₹)</td><td>350</td><td>371</td><td>386</td></tr></table> <p>The current Fixed cost has gone up to ₹485 per KVA. The MD would be increased to 1800 KVA in 2017-18 on account of increased reefers and new equipment.</p>	Particulars	2014-15	2015-16	2016-17	MD KVA	1300	1300	1575	MD @ 80%	1040	1040	1260	Cost per KVA (₹)	350	371	386									
Particulars	2014-15	2015-16	2016-17																							
MD KVA	1300	1300	1575																							
MD @ 80%	1040	1040	1260																							
Cost per KVA (₹)	350	371	386																							
(b). Fuel Cost:																										

	<p>(i). Furnish a copy of last three months fuel bill to substantiate unit cost of ₹ 73.42/ litre considered by VCTPL in the year 2017-18.</p>	<p>(i). The Fuel Bill of last 4 months have been furnished in Annex-20, 21, 22 and 23. The fuel cost has been fluctuating up and down in the last 12 months. The fuel cost (HSD) in April'2016 was @ 51.51 (Annex-20) per litre and has increased to ₹63.27 per litre in Mar' 2017. The table below shows how the fuel cost has been fluctuating every month:</p> <table><tr><th></th><th>Month</th><th>Rate</th><th>Increase</th><th>%</th></tr><tr><td>Base year</td><td>Apr-16</td><td>51.51</td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>May-16</td><td>53.95</td><td>2.44</td><td>5%</td></tr><tr><td></td><td>Jun-16</td><td>58.01</td><td>6.50</td><td>13%</td></tr><tr><td></td><td>Jul-16</td><td>58.91</td><td>7.40</td><td>14%</td></tr><tr><td></td><td>Aug-16</td><td>56.21</td><td>4.70</td><td>9%</td></tr><tr><td></td><td>Sep-16</td><td>56.62</td><td>5.11</td><td>10%</td></tr><tr><td></td><td>Oct-16</td><td>57.54</td><td>6.03</td><td>12%</td></tr><tr><td></td><td>Nov-16</td><td>59.81</td><td>8.30</td><td>16%</td></tr><tr><td></td><td>Dec-16</td><td>59.35</td><td>7.84</td><td>15%</td></tr><tr><td></td><td>Jan-17</td><td>63.27</td><td>11.76</td><td>23%</td></tr><tr><td></td><td>Feb-17</td><td>63.32</td><td>11.81</td><td>23%</td></tr><tr><td></td><td>Mar-17</td><td>63.27</td><td>11.76</td><td>23%</td></tr><tr><td></td><td>Apr-17</td><td>61.03</td><td>9.52</td><td>18%</td></tr><tr><td></td><td>May-17</td><td>61.58</td><td>10.07</td><td>20%</td></tr><tr><td></td><td>Jun-17</td><td>60.23</td><td>8.72</td><td>17%</td></tr></table> <p>Considering the YoY increase of 18%, the fuel cost has been accordingly estimated for 2017-18 to 2019-20 in cost statement.</p>		Month	Rate	Increase	%	Base year	Apr-16	51.51				May-16	53.95	2.44	5%		Jun-16	58.01	6.50	13%		Jul-16	58.91	7.40	14%		Aug-16	56.21	4.70	9%		Sep-16	56.62	5.11	10%		Oct-16	57.54	6.03	12%		Nov-16	59.81	8.30	16%		Dec-16	59.35	7.84	15%		Jan-17	63.27	11.76	23%		Feb-17	63.32	11.81	23%		Mar-17	63.27	11.76	23%		Apr-17	61.03	9.52	18%		May-17	61.58	10.07	20%		Jun-17	60.23	8.72	17%
	Month	Rate	Increase	%																																																																														
Base year	Apr-16	51.51																																																																																
	May-16	53.95	2.44	5%																																																																														
	Jun-16	58.01	6.50	13%																																																																														
	Jul-16	58.91	7.40	14%																																																																														
	Aug-16	56.21	4.70	9%																																																																														
	Sep-16	56.62	5.11	10%																																																																														
	Oct-16	57.54	6.03	12%																																																																														
	Nov-16	59.81	8.30	16%																																																																														
	Dec-16	59.35	7.84	15%																																																																														
	Jan-17	63.27	11.76	23%																																																																														
	Feb-17	63.32	11.81	23%																																																																														
	Mar-17	63.27	11.76	23%																																																																														
	Apr-17	61.03	9.52	18%																																																																														
	May-17	61.58	10.07	20%																																																																														
	Jun-17	60.23	8.72	17%																																																																														
	<p>(ii). 18% annual increase in the unit rate of fuel for the years 2018-19 and 2019-20 over the estimates of previous years attributed to inflation may be supported by documentary support.</p>	<p>(ii). The Table and documents are provided as explained in (i) above.</p>																																																																																
(iv).	<p>Repairs & Maintenance Cost:-</p>																																																																																	
	<p>(a). Furnish reasons for sudden increase in the repair and maintenance cost by 51.6% i.e. from ₹479.03 lakhs in the year 2015-16 to ₹726.22 lakhs in the year 2016-17. Update the cost statement with actual repairs and maintenance cost incurred by the VCTPL for the year 2016-17. The repairs and maintenance cost estimated for the years 2017-18 to 2019-20 may also be modified with reference to the actual repairs and maintenance cost incurred in the year 2016-17.</p>	<p>The R & M expenses include Oil & Lubricants, Stores & Spares, consumables, workshop tools written off and Tyres & Tubes and repairs & maintenance.</p> <p>The R & M cost for 2016-17 actual have been updated which is ₹496.89 lakhs against ₹479.03 lakhs in 2015-16. The repairs and maintenance cost estimated for the years 2017-18 to 2019-20 have been modified accordingly considering 4% inflation as per actuals.</p>																																																																																
	<p>(b). From the estimates it is seen that the existing repairs and maintenance cost on</p>	<p>The Existing repairs and maintenance cost has been increased by 4% as per the</p>																																																																																

	<p>plant and machinery has been escalated by 5.25% per annum, the repairs and maintenance cost on existing civil assets and other assets is estimated to be increased by 10% per annum and consumable stores, lubricants, etc. are escalated by 5.25% per annum as against annual escalation of 2% announced by the Authority. The VCTPL, to modify the estimates considering the allowable annual escalation factor.</p>	<p>actual inflation in 2016-17 over 2015-16 expenditures. Further, on the additions proposed to the gross block, repairs cost is estimated at 2% on the capital cost of mechanical equipment and 1% on the capital civil cost. The overall repairs & maintenance cost projected is well within the prescribed norms.</p>
	<p>(c). Confirm that one time major repairs and maintenance cost, if any, incurred during the past period 2014-15 to 2016-17 are not considered for the past period as well as while estimating this cost item for the years 2017-18 to 2019-20.</p>	<p>The cost estimate for 2017-18 to 2019-20 has been made based on actuals of 2016-17 and does not have any onetime major repairs and maintenance cost.</p>
(v).	<p><u>Equipment Hire Charges:</u></p>	
	<p>(a). One of the components of equipment hire charges considered by the VCTPL is services relating to internal transportation which has been reportedly outsourced at ₹ 220 per TEU for laden and ₹143/TEU for empty container. For the years 2018-19 and 2019-20, annual escalation @ 10% in the unit rate is estimated by VCTPL. In this regard, furnish a copy of the valid outsourcing contract to justify the unit rate adopted for estimating this cost item in the year 2017-18 and annual escalation of 10% applied by VCTPL for the subsequent two years. Also, confirm whether the relevant service provider(s) were engaged following a competitive bidding process and arm's length relationship for such transaction is maintained.</p>	<p>A copy of the outsourcing contract for internal transportation is furnished in Annex-24 and Annex-24A. The contract is due for renewal from Jul' 2018.</p> <p>The fresh contract in Jul' 2014 was signed after following competitive bidding process. The earlier price of ₹310 per 20' container and ₹340 per 40' container were re-negotiated with the contractor. The rate was fixed at uniform rate of ₹220 per TEU for container movement from ship to yard and ₹220 per TEU for movement from railway yard to the Rail sidings instead of differential rates prescribed earlier for different container categories resulting in substantial reduction in the operating cost.</p> <p>Further during the third quarter of 2015-16, the cost of empty container movement was re-negotiated and cost was reduced by 35% resulting in substantial reduction in the operating cost.</p> <p>The existing contract is valid upto 30 June 2018. Since the contract is due for renewal from Jul' 2018, and based on the current scenario in the transportation sector, the anticipated inflation of 10% to the existing cost has been factored for 2018-19 and 2019-20.</p>
	<p>(b). (i). Another component in equipment hire charges is hire charges for reach stackers. The VCTPL has stated that hire charges for reach stackers is estimated at ₹6,95,000/- per month and ₹6,27,000/- per month for handling laden and empty containers respectively. The VCTPL to furnish a copy of valid contract for hire of reach stacker to substantiate the estimates. Confirm whether the relevant</p>	<p>(i). A copy of the outsourcing contract for hire of reach stackers is furnished in Annex-25.</p> <p>VCTPL invites for competitive bidding from prospective vendors and considering both technical and financial parameters the contract is awarded. The contractor is not</p>

	service provider(s) engaged for hire of various equipment is after following a competitive bidding process and arm's length relationship is maintained for such transaction.	a related party and the contract price is highly competitive as per the price prevailing in the market.																												
	(ii). The annual escalation of 5.25% per annum considered for the years 2018-19 and 2019-20 also to be substantiated with the relevant clause in the valid contract.	(ii). The contract is due for renewal in Sep' 2018 anticipated inflation of 10% to the existing cost has been factored for 2018-19 and 2019-20 as per the prevailing market in this segment.																												
(vi).	<u>Lease rental:</u>																													
	(a). As stated earlier, the lease rent estimated for the year 2016-17 to be updated with actual lease rent paid to VPT in the said year.	Actual lease rent paid during 2016-17 has been updated in the Revised Cost statement.																												
	(b). The Annual Accounts of VCTPL for the years 2014-15 to 2015-16 report lease rental payment to VPT of ₹109.39 lakhs and ₹ 91.44 lakhs respectively. Whereas the VCTPL in the cost statement has considered the lease rental at `94.09 lakhs for the year 2014-15 and `85.30 lakhs for the year 2015-16. The mismatch is to be reconciled.	<p>The Rent amount shown in the Annual Report includes lease rent to the Port and transit house rents. The detailed break-up year wise are:</p> <table><tr><th>Particulars</th><th>2014-15</th><th>2015-16</th><th>2016-17</th></tr><tr><td>Land Lease - VPT</td><td>94.09</td><td>85.30</td><td>101.35</td></tr><tr><td>Rent-Transit Houses</td><td>15.31</td><td>6.15</td><td>1.68</td></tr><tr><td>Total</td><td>109.40</td><td>91.45</td><td>103.03</td></tr></table>	Particulars	2014-15	2015-16	2016-17	Land Lease - VPT	94.09	85.30	101.35	Rent-Transit Houses	15.31	6.15	1.68	Total	109.40	91.45	103.03												
Particulars	2014-15	2015-16	2016-17																											
Land Lease - VPT	94.09	85.30	101.35																											
Rent-Transit Houses	15.31	6.15	1.68																											
Total	109.40	91.45	103.03																											
	(c). (i). The excel sheet shows that the VCTPL has estimated the lease rent for the lease area of 1,76,500 sq. mtr. For the area of 1,63,500 sq. mtr., the unit rate applied is ₹5.25 per sq. mtr. per week and for additional land of 13,000 sq. mtr. the rate applied is ₹3.17 per sq. mtr. per week for the year 2018-19 with 2% annual escalation for subsequent two years. The VCTPL to confirm that the rate applied for estimating the lease rent is as per Licence Agreement entered by it with VPT.	<p>(i). VCTPL has land of 176377 sqm consisting of 163927 sqm as per the allotment done in 2002 based upon the Licence agreement. There was additional land of 13000 sqm allotted in 2012 on short term licence basis.</p> <p>This is to be noted that 550 Sqm of land was handed over to VPT as per the requirement to construct a road adjacent to VCTPL w.e.f. 8th March 2016.</p> <p>For the 163927 sqm land, the lease rent has been billed by VPT vide TAMP Order No.TAMP/80/2015-VPT dated 27 December 2016, with retrospective effect from 1st Apr 2013 as under:</p> <table><tr><th>FY</th><th>Sqm</th><th>Rate per sqm per week</th><th>₹ in lakhs per annum</th></tr><tr><td>2013-14</td><td>163927</td><td>4.86</td><td>414.07</td></tr><tr><td>2014-15</td><td>163927</td><td>4.95</td><td>422.35</td></tr><tr><td>2015-16</td><td>163927</td><td>5.05</td><td>430.70</td></tr><tr><td>2016-17</td><td>163377</td><td>5.15</td><td>437.94</td></tr><tr><td>2017-18</td><td>163377</td><td>5.26</td><td>446.70</td></tr><tr><td>Total</td><td></td><td></td><td>2151.76</td></tr></table> <p>Therefore, in our current proposal, the lease rent for the 163927 sqm has been factored as per VPT's demand and the arrears have been shown in the cost of</p>	FY	Sqm	Rate per sqm per week	₹ in lakhs per annum	2013-14	163927	4.86	414.07	2014-15	163927	4.95	422.35	2015-16	163927	5.05	430.70	2016-17	163377	5.15	437.94	2017-18	163377	5.26	446.70	Total			2151.76
FY	Sqm	Rate per sqm per week	₹ in lakhs per annum																											
2013-14	163927	4.86	414.07																											
2014-15	163927	4.95	422.35																											
2015-16	163927	5.05	430.70																											
2016-17	163377	5.15	437.94																											
2017-18	163377	5.26	446.70																											
Total			2151.76																											

		<p>2017-18. For the subsequent years, 2% escalation has been factored YoY.</p> <p>However, VCTPL has not accepted the above rates as well as the retrospective affect and have been under discussion with VPT. If the lease rent rates are reduced, the corresponding tariff would also get revised downward.</p> <p>For the 13000 sqm of land, vide TAMP Order No.TAMP/48/2014-VPT dated 10 March 2016, VPT has billed the licence fee @ ₹3.11 per sqm per week after 50% concession, with an escalation of 2% YoY w.e.f. 6th May 2016.</p> <p>The licence fee for 13000 sqm has been projected at ₹3.17 per sqm per week with 2% escalation YoY.</p>
	(ii). The VCTPL has also stated that for estimating the lease rent, the VCTPL has applied the rate from the SOR approved by the Authority. The VCTPL is requested to give reference of the relevant order number of the Authority and the relevant rate applied from the SOR for estimating the lease rental.	(ii). Refer above under c (i).
	(iii). The VCTPL to confirm that the lease rent estimated does not include any arrears for the past. If so, the same may be indicated separately.	(iii). VCTPL has not paid any arrears to VPT so far. However, based on the demand raised by VPT with retrospective from 1 st Apr 2013 vide TAMP Order No.TAMP/80/2015-VPT dated 27 December 2016, the arrears have been factored in 2017-18 lease rent estimation.
	(d). Confirm, whether VCTPL has paid the lease rental considered in the cost statement in each of the years 2014-15 to 2016-17 to VPT.	Yes, we have paid the lease rental considered in the cost statement in each of the years of 2014-15 to 2016-17.
(vii).	Insurance:	
	(a). Furnish a copy of the insurance cover taken by the VCTPL for the years 2016-17 to substantiate the insurance premium cost of ₹93.48 lakhs.	<p>The actual insurance premium paid in the FY 2016-17 has been updated. For 2017-18 to 2019-20, the estimation has been made based on previous year's actual with 5% inflation plus 1% of additional capex. The insurance policy for the period 1 Oct 2015 to 30 Sep 2016 and 1 Oct 2016 to 30 Sep 2017 are furnished in Annex-26 and 26A (Port Package policy). Since the insurance period is from 1st Oct to 30th Sep, therefore, the proportionate premium has been accounted in the financials.</p> <p>The Insurance cost projected is well within the prescribed norm of 1% of gross block of assets.</p>

		Apart from Port Package Policy VCT also takes Burglary and Standard Fire & Perils Policy and Public Liability Act Insurance Policy.
	(b). The reasons and basis for estimating steep increase in the insurance premium cost at ₹ 260.95 lakhs in the year 2017-18 to be explained and substantiated with copy of insurance premium paid by VCTPL.	There is additional capex of ₹171 crore in 2017-18 which includes additional cranes (₹157 crore). We have estimated 1% of the replacement value of the capex as insurance premium. Therefore, the premium estimation has gone up in the year 2017-18 onwards.
(viii).	Other expenses:	
	(a). As stated earlier, the other expenses estimated for the year 2016-17 may be updated with actual other expenses incurred in the said year.	The other expenses for 2016-17 has been updated with actuals.
	(b). The Other Expenses estimated by the VCTPL comprise of cost towards hire of manpower, tally charges, lashing/ unlashng expenses, reefer monitoring, security expenses, testing, VPT Rail charges, water charges etc. Justify the annual escalation factor of 10% considered by VCTPL for estimation of these items for the years 2017-18 to 2019-20 over the actuals / estimates of previous year.	<p>The Cost Statement has been revised by factoring the minimum wages payable as per the circular issued by the Ministry of Labour vide Annex-15.</p> <p>The contract for lashing/unlashng was valid upto 30th June 2017. The revised contract has been finalized (a copy furnished vide Annex-27). There is 13.08% cost escalation for 2017-18 w.e.f. 1st July 2017 taking into consideration the upward revision in Minimum Wages. The cost statement has been revised considering the actual inflation and accordingly estimated for 2018-19 and 2019-20.</p> <p>The contract for Tally charges was valid upto 30th June 2017. The revised contract has been finalized (a copy furnished vide Annex-28). There is 25.18% cost escalation for 2017-18 taking into consideration the upward revision in Minimum Wages. The cost statement has been revised considering the actual inflation and accordingly estimated for 2018-19 and 2019-20 also.</p> <p>The contract for hire of manpower, was valid upto 31st May 2017. The revised contract has been finalized (a copy furnished vide Annex-29). The cost has been kept at same level for 2017-18 and it has been escalated by 13.08% for 2018-19 and 2019-20 taking into consideration the upward revision in Minimum Wages.</p> <p>The contract for Reefer monitoring, is valid from 1st Apr 2016 to 31st Mar 2018. The copy of the contract is furnished vide Annex-30). The cost has been estimated</p>

		<p>as per the contract. Estimation for 2018-19 and 2019-20 have been escalated by 13.08% inflation taking into consideration the upward revision in Minimum Wages.</p> <p>The contract for Security charges, is valid from 1st May 2016 to 30th Apr 2018. The copy of the contract is furnished vide Annex-31 and 31A). Based on the minimum wages rules, the cost has been revised upwards by 55% for 2017-18 and for the subsequent years the escalation factor of 13.08% has been considered YoY.</p> <p>The other expenses include Testing, VPT Rail, water charges have been escalated by 4% to 6% as per actual trend.</p> <p>Since the costs are to be incurred as per statute, shall be allowed as expenditure.</p>
	(c). The VCTPL to furnish a copy of valid contract in respect of reefer maintenance, lashing/ unlashings, Tally charges, etc. which are outsourced by VCTPL to substantiate the unit rate considered in the cost statement.	The copies of contracts are enclosed as referred in point (b) above.
(ix).	<p><u>Management and Administration Overheads:</u></p> <p>Justify escalation in Management and Administration Overheads by 7.5% and 7.6% in the years 2018-19 and 2019-20 over the estimates of the previous years as against admissible annual escalation of 2%.</p>	The actual Administrative Expenditure for FY 2016-17 has been updated. The Administrative expenditure (excluding Staff cost for administrative staff) for 2017-18 to 2019-20 has estimated based actual of 2016-17 plus 6% inflation YoY. The Staff cost for administrative staff has been escalated by 10% in line with industry standard to retain experienced trained workforce.
(5).	Finance & Miscellaneous Income (FMI):	
(i).	Explain the basis of estimating ₹15 lakhs towards FMI in each of the years 2017-18 to 2019-20.	The FMI includes sale of scrap, penal interest, entry gate pass, writing back of any provisions etc. which cannot be estimated a lumpsum of 15 lakhs have been estimated of the years 2017-18 to 2019-20.
(6).	Finance & Miscellaneous Expenses (FME):	
(i).	The VCTPL to update the contribution to provident fund under the head FME with actual for the year 2016-17.	This has been updated in revised cost statement.
(ii).	The expenses relating to 'loss on repayment of foreign currency loan' under the head of Finance and Miscellaneous Expenses (FME) estimated at ₹1837.51 to be updated with actuals for the year 2016-17. Furnish detailed breakup of this item. Confirm that the said loss on foreign exchange currency loan has	As stated in the tariff order March 2015 as well as review application Order No.TAMP/31/2015-VCTPL dated 30 March 2016 foreign exchange gain or loss arising on account of restatement of loan/ assets/ expenses of ₹1745.32 lakhs (including 2014-15 to 2015-16) had not

	been actually incurred and paid by VPT and is not on account of restatement of the loan.	been considered in the earlier cost statement. The actual Loan payment of USD 18.37 million has been done in 2014-15 and 2016-17. The details of foreign currency loss of ₹1861.23 lakhs incurred at the time of actual payment of the Loan along with Bank advices have been furnished in Annex-11A.
(7).	Capital Employed:	
(i).	The values of gross fixed assets, depreciation, net fixed asset value for the years 2014-15 and 2016-17 furnished in Form 4A of the cost statement do not match with the gross assets value, depreciation and net asset value reported in Annual Accounts of the respective years. The difference to be reconciled.	The detailed reconciliation of Gross Fixed Assets, Depreciation and Net Block is furnished in Annex-13.
(ii).	Since the year 2016-17 is over, the additions proposed to the gross block, depreciation and other related items may be updated with actuals. Also, reconcile these figures with the figures reported in the Audited Annual Accounts.	The actual additions, depreciation and other related items have been updated in the Revised Cost statement. The figures have also been reconciled in the Annex-13 as stated above.
(iii).	(a). The additions to the Gross block estimated at ₹16747.04 lakhs, ₹1215 lakhs and ₹4188.97 lakhs in the years 2017-18 to 2019-20 respectively may be substantiated with copies of work orders issued/ budgetary quotations, evidence of advance payments made, etc. The present status of each of the additions proposed to the gross block in the years 2017-18 to 2019-20 may be furnished indicating the expected date of commissioning of these additions.	The present status of additions to gross block from Year 2017-18 to 2019-20 have been furnished in Annex-32. The majority of the capex relates to the cranes for which we have already signed the purchase agreement and LC has been opened vide Annex-33. There are few more assets already the capital work is in progress (Ref Annex-34, Annex-35, Annex-36, Annex-37, Annex-38, Annex-39, Annex-40). Some of the assets will be developed in house, few would be procured for which the best estimate has been provided and for few quotations are furnished (Ref Annex-41). The detailed Revised Capex for Civil, Plant & Machinery, Computer, Office equipment, Furniture & Fixtures are furnished under Annex-32.
	(b). As per Appendix 16 of the License Agreement, Licensee is required to replace the equipment on expiry of its life as per VPT norms and licensee should plan for replacement well ahead of time of expiry of its life. The proposal of VCTPL, however, does not state that it is for replacement of 2 RMQCs and RTQCs.	The additional cranes are being procured to enhance the current infrastructure and as per requirement of the Trade. As we had mentioned in our proposal, because of large size vessels calling the port there is operational difficulties in handling such vessels efficiently with existing equipment. The old cranes would be phased out over a period of time, as it has still few years of life left. The necessary permission from VPT has been obtained to procure the new cranes. A copy of VPT's letter is furnished for reference vide Annex-42.
(iv).	(a). The VCTPL in Form 4B has in a general way stated that various additions proposed to the gross block is to improve the overall efficiency, to reduce breakdown time	The detailed explanation for each investment has been furnished by VCTPL which has been brought out in subsequent

	of equipment etc. The VCTPL to quantify the effect of each of the investments in terms of addition to the capacity, additional traffic/ business, reduction in unit operating cost or any improvement in the operational efficiency with reference to the investments proposed during the years 2017-18 to 2019-20.	paragraph.
	(b). Form 4B indicates details of investment under Plant and Machinery of ₹360 lakhs in the year 2018-19 and nil in the year 2019-20 as against additions to the tune of ₹1060 lakhs and ₹700 lakhs estimated in Form 4A. The VCTPL to, therefore, give details of remaining items as well in Form 4B.	
(v).	The VCTPL has stated that 2 new RMQC are proposed to be deployed as existing 2 RMQCs of more than 30 years old. The reason for deploying 2 new RMQCs is to cater to the larger size vessels. The old 2 RMQCs are stated to be not effective. It is, however, seen that VCTPL has not proposed deletion of 2 old RMQCs from the gross block. The reasons, therefor, to be explained. The VCTPL may consider deletion of old RMQCs from the gross block and also consider impact of expected profit or loss from sale of these equipment in the cost statement.	The old RMQCs will be still in operations for few more years. These cranes shall be deployed for smaller vessels.
(vi).	The reasons for proposing investment of ₹3434 lakhs towards new Administration Building in the fag end of the tariff cycle may be justified. The current status of the proposed investment to be indicated.	New Admin Building is proposed to be constructed during 2018-19. Currently VCT offices are scattered around the terminal. The yard space is not being utilized effectively. Apart from above, with increasing staff and terminal users, it is becoming difficult to build additional temporary/ makeshift offices. Therefore, it is planned to have a separate administrative building inside the terminal by 2019-20. The design of the building is almost ready.
(vii).	Confirm that the entire expenditure in each of the years will be capitalised in the books of accounts and also that assets worth equal amount will be physically available for operation in the very same year. In this connection it may please be borne in mind that capital work in progress is not counted towards capital employed for the purpose of allowing return.	The expenditures are estimated based on expected capitalization date and CWIP has not been considered for the purpose of capital employed.
(viii).	Confirm that depreciation, insurance and repairs and maintenance cost on the additions to the gross block in the years 2017-18 to 2019-20 are estimated proportionately from the expected date of commissioning.	The depreciation, insurance and R & M expenditures are estimated based on expected capitalization date.
(8).	<u>Working Capital:</u>	
(i).	Clause 2.9.9 of the tariff guidelines stipulates norms for estimating sundry debtors at two months' Estate income & Railway Terminal	The relevant clause of the Guideline is not relevant for VCTPL. The estimation of Sundry debtors by VCTPL has been done

	charges for estimating the working capital. The VCTPL has considered at one month's total revenue is not in accordance with the norms prescribed in the guidelines of 2005.	based on trends. Therefore, for one months' total revenue please be considered for the working capital estimation.
(ii).	The consumption of stores and spares reported in Annual Accounts is and considered by the VCTPL Form 4A at Sl. No.(VIII)(ii) does not match with the figures reported in the Annual Accounts. The VCTPL is requested to reconcile the difference.	The Inventory consumptions shown in Annual Accounts include Fuel cost. However, it has been excluded in the Form 4A. Detailed reconciliation is furnished as Annex-43.
(iii).	The basis of estimation of inventory (excluding fuel and customized spares) for the year 2017-18 to 2019-20 may be explained and justified with the past actuals.	Refer above.
(iv).	Current liabilities considered by the VCTPL at 15 days expense relating to equipment running cost, equipment hire cost, management and administrative overheads and other expenses is not in line with the approach followed in other tariff cases. The actual current liabilities for the year 2016-17 may be indicated.	Current liabilities for the year 2016-17 is considered for the years 2017-18 to 2019-20 in the estimation of the working capital.
C. SCALE OF RATES		
(i).	The proposed note no (2) below the Schedule 1.2 Handling of Transshipment Containers is not complete and not in the line with the common Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2016 approved by the Authority regarding criteria for classification of vessel for levy of vessel related and concessional tariff for coastal vessel / cargo. The VCTPL to incorporate all conditions as approved in the said Order in toto. This conditions may be inserted under 2. General in the proposed SOR.	<p>The following conditions as approved vide common Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2016 has been placed under 2. General in the proposed SOR.</p> <p>“2(i) (d). A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a License for Specified period or voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.”</p> <p>“2(i) (e). In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a License for Specified period or voyage issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/ container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container”.</p>

13.4. The VCTPL has furnished the following justifications for major additional investments from 2017-18 to 2019-20:

(i). **2 RMQC and 4 RTGCs:**

The VCTPL has reiterated the justification for proposed addition of 2 RMQCs and 4 RTGCs furnished in the proposal which is already brought out and hence not reiterated here.

(ii). **Reefer Platform with Fixed Reefer Points:**

The reefer traffic through VCT has been constantly on the rise. Details of the reefer container volumes handled in VCT during the last 3 years is as shown below:

Year	TEUs	Variation
2013-14	12,452	--
2014-15	14,941	20%
2015-16	16,816	13%
2016-17	22,711	35%

With the surge in reefer traffic, the yard inventories of reefer containers inside the terminal on particular days have increased requiring additional plug points. Temporary arrangements with mobile plugs were organized in such situations and in long run it may not suffice. It is proposed to have additional reefer plug points (128 nos.) with platform type set up for monitoring the reefer containers. The capital expenditure of ₹100.00 lakhs has been estimated during 2017-18.

(iii). **DG, Cablings and other electrical installations:**

The two new QCs ordered will be arriving at VCTPL by Jan 2018. To power the 2 QCs, we require additional infrastructure and cabling to the Wharf. Additionally, we have also included conversion of CY 12 into reefer yards to consolidate all the mobile and scattered reefer points into this location. Both the works have common requirements like Transformers and switch gears/ cables from the substation.

The proposal is to enhance the capacity of the main substation with inclusion of 1no. 4MVA – 33kV x 11 kV transformer with HT breakers for 33 kV and 11kV supply. There will be additional back up supply for cranes and reefers with inclusion of one additional 1250 kVA DG synchronized with our existing back up.

The total capex budgeted is ₹600 lakhs.

(iv). **Replacement of Vacon drives with siemens:**

There are 4 nos. of Kone RTGs which are installed with Vacon drives and software proprietary to Kone Cranes. The Vacon drives have been very unreliable and has failed on numerous occasion. This unreliability causing a lot of downtime is affecting the terminal performance. Hence for the long term, it is planned to replace the drives of VACON with Siemens and a preliminary study has been carried out by Siemens. RTGs estimated is 1 in FY 2017-18 and 3 in FY 2018-19. The total Capex estimated is ₹120 lakhs in 2017-18 and ₹360 lakhs in 2018-19.

(v). **Administrative Building:**

New Admin Building is proposed to be constructed. Currently VCT offices are scattered around the terminal. The yard space is not being utilized effectively. Apart from above, with increasing staff and terminal users, it is becoming difficult to build additional temporary/ makeshift offices. Therefore, it is planned to have a separate administrative building inside the terminal by 2019-20. The cost estimated is ₹3434 lakhs to be capitalized by 2019-20.

13.5. The VCTPL vide its letter dated 9 August 2017 has also reviewed and modified its proposal and submitted the updated cost statements with actuals for 2016-17 and revised estimates for the years 2017-18 to 2019-20 based on the actuals of 2016-17. The VCTPL has furnished Un-Audited Account for the year 2016-17.

13.6. The VCTPL in the covering letter dated 9 August 2017 has stated that the following changes have been incorporated in the cost statement:

- (i). Based on the actuals, the 2016-17 financial and throughput numbers have been updated.
- (ii). (a). The annual escalation to be factored as per the TAMP notification is 2%. However, capping 2% inflation based upon WPI may be re-looked into for expenditure projections.

- (b). The actual expenditures have gone beyond 8 to 10% YOY and therefore, projecting the estimation at 2% inflation will overstate the profit. For instance, minimum wages have increased by 43% to 44% by the Government of India w.e.f. 1 April 2017. The salary cost of employees is also to be increased by at least 10%-12% YoY, to retain the experienced and trained personnel. The fuel cost has increased by 18% from April 2016 to April 2017 YoY. Power cost has increased by 6-10% p.a.
- (c). Therefore, in the cost statement, the actual inflation, have been factored for expenditure projections from 2017-18 to 2019-20.

13.7. A statement showing the comparative position of the financial/ cost position for the years 2017-18 to 2019-20 as per the cost statement furnished by VCTPL in its original proposal dated 20 March 2017 and revised proposal dated 15 May 2017 vis-à-vis the revised cost statements filed under the cover of its letter dated 9 August 2017 is tabulated below:

(₹ in lakhs)

Sl. No.	2016-17 (Estimates)	Original proposal dated 20 March 2017 and revised proposal dated 15 May 2017			Total for the years 2017-18 to 2019- 20	2016-17 (Actuals – unaudited)	Updated proposal of 9 August 2017			Total for the years 2017- 18 to 2019- 20
		Estimates					Estimates			
		2017-18	2018-19	2019-20			2017-18	2018-19	2019-20	
(i).	Traffic TEUs)	369,000	384,000	400,000	1,153,000	366,683	369,000	384,000	400,000	1,153,000
(ii).	Total Operating Income (in lakhs)	14,302.49	14,832.96	15,445.22	44,581	14,823.41	13,271.20	13,748.10	14,305.81	41,325
(iii).	Total Operating Cost (including depreciation, management overheads and FMI – FME)	9,703.92	12,727.63	13,822.15	36,254	6,517.51	11,186.74	12,712.26	13,879.11	37,778
(iv).	Capital Employed	24,833.43	23,131.52	24,042.32	24,002	9,515.58	24,822.28	23,017.59	23,954.97	23,932
(v).	ROCE	3,973.35	3,701.04	3,846.77	11,521	1522.49	3,971.56	3,682.81	3,832.79	11,487
(vi).	Net Surplus / (Deficit)	625.21	(1,595.71)	(2,223.70)	-3,194	5,123.16	(1,887.12)	(2,646.97)	(3,406.09)	-7,940
(vii).	Net Surplus / (Deficit) as % of operating income	4.37%	-10.76%	-14.40%	--	34.56%	-14.22%	-19.25%	-23.81%	--
(viii).	Average of three years	-7.16%			-7.16%		-19.21%			-19.21%
(ix).	Surplus after adjustment of Efficiency Improvement **	3,973.35	3,701.04	3,846.77	11,521		(1,887.12)	(2,646.97)	(3,406.09)	-7,940
(x).	Actual ROCE before	4.37%	-10.76%	-14.40%	-7.16%		-14.22%	-19.25%	-23.81%	-19.21%

Sl. No.	2016-17 (Estimates)	Original proposal dated 20 March 2017 and revised proposal dated 15 May 2017			Total for the years 2017-18 to 2019-20	2016-17 (Actuals – unaudited)	Updated proposal of 9 August 2017			Total for the years 2017-18 to 2019-20
		Estimates					Estimates			
		2017-18	2018-19	2019-20			2017-18	2018-19	2019-20	
	adjustment of efficiency improvement				Avg					Avg

**** The VCTPL has not claimed any efficiency gain in the cost statement. The net surplus/ deficit after the efficiency gain furnished by the VCTPL contained some arithmetical error due to wrong linkage. The arithmetical error has been corrected in the summary position tabulated above.**

13.8. The VCTPL has stated that considering the actual inflation and proposed capital investment, VCTPL is eligible for 23.30% increase in the composite rate for handling of import and export laden containers under 1.1.A (a) of the Scale of Rates. However, in earlier proposal, VCTPL had proposed for an increase of 10.16% for the same tariff item. [Tariff increase sought by VCTPL in the original proposal is 8.68% and not 10.16%.] The tariff for other items, had been proposed at same level. Therefore, the VCTPL has requested to consider proposed increase of 23.30% in the composite rate for handling of import and export laden containers under 1.1.A (a) of the Scale of Rates.

14. The Licensor Port, the VPT was also requested vide our letter dated 28 June 2017 to furnish additional information/ clarifications on a few points by 5 July 2017, which was followed by reminder dated 13 July 2017 and a d.o. letter dated 1 August 2017 to Chairman (VPT) to expedite the response of the VPT. In response, the VPT vide its letters dated 16 September 2017 has furnished its reply. A summary of the additional information/ clarifications sought by us and the corresponding replies furnished by the VPT is tabulated below:

Sl. No.	Information/ clarifications sought by us	Reply furnished by VPT
(i).	(a). The VCTPL has projected container traffic of 3,69,000, 3,84,000 and 4,00,000 TEUs in the years 2017-18 to 2019-20 respectively. The traffic growth projected works out to 2.63% in the year 2017-18, 4.07% and 4.17% in the year 2018-19 and 2019-20 respectively. The VPT is requested to comment on reasonableness of the traffic forecasted by VCTPL for the years 2017-18 to 2019-20 and also comment on the reasonableness of traffic mix.	IPA appointed the consortium of M.C. Kinsey and AECOM as consultant to prepare the national perspective plan as part of Sagarmala programme. The consultants, who have carried out the origin – Destination of key cargo in Indian ports have mapped to develop traffic scenarios for a period of next 20 years. The study projected a volume of 0.49 million TEU's for FY 2020. Taking this projection into cognizance the projections for 2017-18, 2018-19 and 2019-20 works out to 4.00, 4.50 and 4.90 lakh TEUs respectively. As per the projection stated above for the years 2017-18, 2018-19 and 2019-20 works out to 4.00, 4.50 and 4.90 lakh TEUs whereas VCTPL at pg. no.16 of its proposal considered 3,69, 3.84 and 4.00 lakh TEUs only.
	(b). The actual traffic handled by the VCTPL in 2016-17 may also be furnished.	Actual traffic handled by VCTPL in 2016-17 is 3.67 lakh TEUs.
(ii).	(a). The Annual Accounts of VCTPL for the years 2014-15 to 2015-16 report royalty payment to VPT at `868.57 lakhs and `1368.61 lakhs respectively. The Port to confirm the royalty figures reported by VCTPL is in order and also confirm it is as per the provisions of the LA entered by VPT with VCTPL.	The Royalty figures reported by VCTPL for the year 2014-15 is `868.57 lakhs and for the year 2015-16 it is ₹1368.61 lakhs is confirmed.
	(b). The VCTPL has estimated the royalty to be paid to VPT for the years 2017-18 to 2019-20	The royalty rates considered by VCTPL for the years 2017-18, 2018-19 and 2019-20 is as per the

	as under:		relevant provisions of the licensee agreement. The amount of royalty projections are as per VCTPL's projected traffic.																																				
	<table><tr><th rowspan="2">Particulars</th><th rowspan="2">Period</th><th colspan="3">Year</th></tr><tr><th>2017-18</th><th>2018-19</th><th>2019-20</th></tr><tr><td rowspan="2">₹ per TEU</td><td>April to June</td><td>500</td><td>500</td><td>750</td></tr><tr><td>July to March</td><td>500</td><td>750</td><td>750</td></tr><tr><td rowspan="2">Traffic (TEU/Tonnes)</td><td>April to June</td><td>92,250</td><td>96,000</td><td>1,00,000</td></tr><tr><td>July to March</td><td>2,76,750</td><td>2,88,000</td><td>3,00,000</td></tr><tr><td>Total Royalty in Lakhs.</td><td>Total</td><td>1845.00</td><td>2640.00</td><td>3000.00</td></tr><tr><td>Royalty admissible (49%) (₹ in lakhs)</td><td></td><td>904.05</td><td>1293.60</td><td>1470.00</td></tr></table>	Particulars	Period	Year			2017-18	2018-19	2019-20	₹ per TEU	April to June	500	500	750	July to March	500	750	750	Traffic (TEU/Tonnes)	April to June	92,250	96,000	1,00,000	July to March	2,76,750	2,88,000	3,00,000	Total Royalty in Lakhs.	Total	1845.00	2640.00	3000.00	Royalty admissible (49%) (₹ in lakhs)		904.05	1293.60	1470.00		
Particulars	Period			Year																																			
		2017-18	2018-19	2019-20																																			
₹ per TEU	April to June	500	500	750																																			
	July to March	500	750	750																																			
Traffic (TEU/Tonnes)	April to June	92,250	96,000	1,00,000																																			
	July to March	2,76,750	2,88,000	3,00,000																																			
Total Royalty in Lakhs.	Total	1845.00	2640.00	3000.00																																			
Royalty admissible (49%) (₹ in lakhs)		904.05	1293.60	1470.00																																			
	The VPT to confirm whether royalty estimated by the VCTPL for the years 2017-18, 2018-19 and 2019-20 as reflected in the above table is as per relevant provisions of the License Agreement.																																						
(iii).	(a). The Annual Accounts of VCTPL for the years 2014-15 to 2015-16 report lease rental payment to VPT of ₹109.39 lakhs and ₹91.44 lakhs respectively. Whereas, the VCTPL has considered the lease rental in the cost statement as ₹94.09 lakhs for the year 2014-15 and ₹85.30 lakhs for the year 2015-16. The VPT to indicate the correct lease rental figures as per the provisions of the LA entered by VPT with VCTPL. Also furnish detailed working indicating the area and the applicable unit rate.	<table><tr><th rowspan="2">Sl. No.</th><th rowspan="2">Extents</th><th colspan="2">Period</th><th rowspan="2">Type of rent</th></tr><tr><th>2014-15</th><th>2015-16</th></tr><tr><td>1.</td><td>49,727.08m²</td><td>26,85,378.00</td><td>26,97,220.00</td><td rowspan="2">Port scale of rates (as mentioned in the lease agreement)</td></tr><tr><td>2.</td><td>1,14,200.00 m²</td><td>61,58,035.00</td><td>61,89,857.00</td></tr><tr><td>3.</td><td>Ac.32.57</td><td></td><td>4,78,28,179.00</td><td>Schedule of rates (as mentioned in the lease agreement)</td></tr><tr><td></td><td>TOTAL</td><td>88,43,413.00</td><td>5,67,15,256.00</td><td></td></tr></table>	Sl. No.	Extents	Period		Type of rent	2014-15	2015-16	1.	49,727.08m ²	26,85,378.00	26,97,220.00	Port scale of rates (as mentioned in the lease agreement)	2.	1,14,200.00 m ²	61,58,035.00	61,89,857.00	3.	Ac.32.57		4,78,28,179.00	Schedule of rates (as mentioned in the lease agreement)		TOTAL	88,43,413.00	5,67,15,256.00												
Sl. No.	Extents	Period			Type of rent																																		
		2014-15	2015-16																																				
1.	49,727.08m ²	26,85,378.00	26,97,220.00	Port scale of rates (as mentioned in the lease agreement)																																			
2.	1,14,200.00 m ²	61,58,035.00	61,89,857.00																																				
3.	Ac.32.57		4,78,28,179.00	Schedule of rates (as mentioned in the lease agreement)																																			
	TOTAL	88,43,413.00	5,67,15,256.00																																				
	(b). The VCTPL has estimated the lease rental for the years 2017-18 to 2019-20 as under:																																						
	(i). For lease rent of 1,63,500 sq. mtr.	(i). The lease rent of 1,63,377 sq. mtrs. for the table is confirmed as detailed below as per TAMP rate for zone-1A.																																					

	<table><tr><th>Parti- culars</th><th colspan="3">Years</th></tr><tr><th></th><th>2017-18</th><th>2018-19</th><th>2019-20</th></tr><tr><td>Lease rate per sq. mtr. per week.</td><td>5.25</td><td>5.36</td><td>5.47</td></tr><tr><td>Total lease rental</td><td>446,69,678</td><td>455,63,072</td><td>464,74,333</td></tr></table>	Parti- culars	Years				2017-18	2018-19	2019-20	Lease rate per sq. mtr. per week.	5.25	5.36	5.47	Total lease rental	446,69,678	455,63,072	464,74,333	<table><tr><th>Parti- culars</th><th colspan="3">Years</th></tr><tr><th></th><th>2017-18</th><th>2018-19</th><th>2019-20</th></tr><tr><td>Lease rate per sq. mtr. per week.</td><td>5.16</td><td>5.26</td><td>5.37</td></tr><tr><td>Total lease rental</td><td>4,46,69,657.10</td><td>4,55,63,067.89</td><td>4,64,74,319.45</td></tr></table>	Parti- culars	Years				2017-18	2018-19	2019-20	Lease rate per sq. mtr. per week.	5.16	5.26	5.37	Total lease rental	4,46,69,657.10	4,55,63,067.89	4,64,74,319.45
Parti- culars	Years																																	
	2017-18	2018-19	2019-20																															
Lease rate per sq. mtr. per week.	5.25	5.36	5.47																															
Total lease rental	446,69,678	455,63,072	464,74,333																															
Parti- culars	Years																																	
	2017-18	2018-19	2019-20																															
Lease rate per sq. mtr. per week.	5.16	5.26	5.37																															
Total lease rental	4,46,69,657.10	4,55,63,067.89	4,64,74,319.45																															
	(ii). For additional land of 13,000 sq. mtr. <table><tr><th>Particular s</th><th colspan="3">Years</th></tr><tr><th></th><th>2017-18</th><th>2018-19</th><th>2019-20</th></tr><tr><td>Lease rate per sq. mtr. per week.</td><td>3.17</td><td>3.24</td><td>3.30</td></tr><tr><td>Total lease rental</td><td>21,44,407</td><td>21,87,295</td><td>22,31,041</td></tr></table>	Particular s	Years				2017-18	2018-19	2019-20	Lease rate per sq. mtr. per week.	3.17	3.24	3.30	Total lease rental	21,44,407	21,87,295	22,31,041	(ii). and (iii). No response of VPT																
Particular s	Years																																	
	2017-18	2018-19	2019-20																															
Lease rate per sq. mtr. per week.	3.17	3.24	3.30																															
Total lease rental	21,44,407	21,87,295	22,31,041																															
	(iii). Total lease rent. <table><tr><th>Particulars</th><th colspan="3">Years</th></tr><tr><th></th><th>2017-18</th><th>2018-19</th><th>2019-20</th></tr><tr><td>For lease rent of 1,63,500 sq. mtr.</td><td>446,69,678</td><td>455,63,072</td><td>464,74,333</td></tr><tr><td>For additional land of 13,000 sq. mtr.</td><td>21,44,407</td><td>21,87,295</td><td>22,31,041</td></tr><tr><td>Grand Total</td><td>468,14,085</td><td>477,50,367</td><td>487,05,374</td></tr></table> <p>Confirm whether the lease rent estimated by VCTPL for the years 2017-18 to 2019-20 as given in the above table is as per the provisions of the License Agreement.</p>	Particulars	Years				2017-18	2018-19	2019-20	For lease rent of 1,63,500 sq. mtr.	446,69,678	455,63,072	464,74,333	For additional land of 13,000 sq. mtr.	21,44,407	21,87,295	22,31,041	Grand Total	468,14,085	477,50,367	487,05,374													
Particulars	Years																																	
	2017-18	2018-19	2019-20																															
For lease rent of 1,63,500 sq. mtr.	446,69,678	455,63,072	464,74,333																															
For additional land of 13,000 sq. mtr.	21,44,407	21,87,295	22,31,041																															
Grand Total	468,14,085	477,50,367	487,05,374																															
(iv)	(a). The VCTPL has estimated additions to the Gross block to the tune of ₹16747.04 lakhs, ₹1215 lakhs and ₹4188.97 lakhs respectively in the years 2017-18 to 2019-20 mainly in Plant and Machinery, IT, construction of administrative building etc. The VPT is requested to comment on the reasonableness of the additions to the gross block estimated by the VCTPL.	As per VCTPL's letter dated 11.08.2017 & 01.09.2017 (copies furnished) Annexure 'B', it is clear that VCTPL had deferred the procurement of RMQC and RTGC in previous tariff cycles i.e. 2014-15 to 2016-17 and hence additional 25% of increase in tariff not implemented. Now, in the present tariff cycle, the VCTPL proposed for procurement of above equipment to																																

		meet the large size vessels requirement and as existing cranes are of 25 years old. Hence, the same is felt reasonable.
	(b). The VCTPL has also intimated that they have signed purchase agreement with M/s.Shangha Zhenhua Heavy Industries Co. Ltd for procurement of 4 RTGCs and 2 RMQCs and these cranes are scheduled to be commissioned by end of Feb 2018. The VPT to specifically comment on the date of commissioning of these equipment indicated by VCTPL.	The P.O details of the equipment's are not furnished and hence cannot be commented on the date of commissioning of equipment.
	(c). As per Appendix 16 of the License Agreement, Licensee is required to replace the equipment on expiry of its life as per VPT norms and licensee should plan for replacement well ahead of time of expiry of its life. The proposal of VCTPL, however, does not state that it is for replacement of RMQCs and RTQCs.	As per VCTPL's letter dated 11.08.2017 & 01.09.2017 (copies furnished) Annexure 'B', it is clear that VCTPL had deferred the procurement of RMQC and RTGC in previous tariff cycles i.e. 2014-15 to 2016-17 and hence additional 25% of increase in tariff not implemented. Now, in the present tariff cycle, the VCTPL proposed for procurement of above equipment to meet the large size vessels requirement and as existing cranes are of 25 years old. Hence, the same is felt reasonable.
(v).	<p>The Authority in the last tariff Order no.TAMP/13/2015-VCTPL dated 30 March 2016 had granted 13.75% increase in all the then prevailing SOR excluding transshipment containers. For transshipment container reduction of 15.16% as proposed by the VCTPL was effected. Apart from this VCTPL was granted 25% increase for all the tariff items excluding transshipment container and made it to become effective from the date of commissioning of the 1 new RMQC and 4 RTGCs or 1 May 2016, whichever is later. In this context the VCTPL has intimated that VCTPL has deferred the investment in cranes to next tariff cycle on account of global slowdown and uncertain local market condition. The VCTPL has also stated that it has applied the revised SOR approved by the Authority vide Order dated 30 March 2016 granting 13.75% increase except transshipment container with effect from 15 May 2016 as against effective date of 01 May 2016 approved by the Authority based on representation from the trade.</p> <p>The VPT being a licenser port, to confirm the above facts as reported by the VCTPL and also confirm the revised rates implemented by VCTPL is from 15 May 2016.</p>	<p>VCTPL had deferred the investment in cranes in the previous Tariff cycle i.e. 2014-15 to 2016-17 on account of global slowdown and market conditions. Investments are being made in 2 cranes and 4 RTGs in the current Tariff cycle i.e. 2017-18 to 2019-20. The order for the cranes as stated by VCTPL has been already placed with the supplier and the delivery of the cranes is around Dec-Jan'18. The commissioning of the cranes is expected by Feb'2018 Mar'2018.</p> <p>VCTPL implemented the order dated 30 March 2016 w.e.f. 15.05.2016 in view of the representation made by the VCLA on behalf of the Trade.</p> <p>A copy of letter dated 01.09.2017 received from M/s.VCTPL is furnished.</p>

15. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

16. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). The Scale of Rates (SOR) of the Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL) last approved by this Authority vide Order dated 21 March 2015 had the validity till 31 March 2017. As already brought out in the earlier paragraphs, during the last tariff revision, based on the position reflected in the cost statement, this Authority had granted a tariff hike of 13.10% from 01 April 2016 for all categories of containers and services except the transshipment containers subject to the condition that the equipment proposed viz. 4 RTGCs and 01 new RMQC are commissioned by the VCTPL by 01 April 2016. Tariff for transshipment container was reduced by 15.16% as requested by VCTPL from 01 April 2016.

Subsequently, the VCTPL had filed a review application dated 30 April 2015 to review a few components in the tariff Order approved by this Authority vide Order No.TAMP/31/2015-VCTPL dated 21 March 2015. This Authority in the said Order dated 21 March 2015 while disposing of the review application of VCTPL has granted 13.75% increase instead of 13.10% in all tariff items excluding transshipment container from 01 May 2016. As regards Transshipment container, the reduction of 15.16% as proposed by VCTPL from 01 April 2016 and granted by this Authority in March 2015 Order was retained. Apart from that, based on the deficit position reflected in the Cost Statement, this Authority had granted 25% increase in all tariff items excluding transshipment container from 01 May 2016 or from the date the VCTPL commissioned additional equipment viz. 1 RMQC and 4 RTGCs whichever is later. As stated earlier, the validity of the SOR of VCTPL approved by this Authority is till 31 March 2017.

- (ii). The original proposal filed by the VCTPL in March 2017 was for three years period covering 2017-18 to 2019-20. The estimates were based on 2016-17 figures which were partially actuals and partially estimates. In the original proposal, the VCTPL had sought 8.68% increase in the composite handling rate for laden and empty container.

Visakhapatnam Container Lines Association (VCLA) has pointed out during the processing of the case that VCTPL is a peculiar port where export containers are more than import containers. Most of export volume is based on repositioning of empty containers at the terminal. They have further stated that they bring empties to Vizag to attract container traffic. Any increase in the handling rate of empty container will discourage trade and hence have requested that there should be no increase in the tariff of empty containers.

Subsequently, the VCTPL has under cover of its letter dated 09 August 2017 filed revised cost statements updating estimates for the year 2016-17 with actuals and also revising the some of the estimates for the years 2017-18 to 2019-20 based on 2016-17 unaudited actuals. Based on the revised cost statement, VCTPL has sought a tariff increase of 23.30% in the composite rate for handling of import and export laden containers under 1.1.A (a) of the SOR as against tariff increase of 8.68% sought in its original proposal. Based on the demand from trade, the VCTPL has not proposed any increase in the consolidated rate for handling empty containers in the revised proposal. On all the other tariff items, the VCTPL has proposed status quo based on its view that there is competition from neighboring non-major ports and volatile global market.

The revised proposal filed by the VCTPL vide its letter dated 09 August 2017 and additional information/ clarification furnished by VCTPL during the processing of this case are considered for the purpose of this analysis.

- (iii). Clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005 mandates review of the actual physical and financial performance of the Major Port Trust/ private terminal at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at time of fixing the prevailing tariff.

During the last review of tariff of VCTPL, this Authority had determined tariff for the years 2014-15 to 2016-17, by relying upon the estimates for the said years. As such, it is necessary to make a comparison of the estimates for the years 2014-15 to 2016-17 with the actuals for the said years. The VCTPL has furnished Audited Annual Accounts for the years 2014-15 and 2015-16 and provisional Annual Accounts of the year 2016-17 stating that financial statements for 2016-17 are to be prepared under Indian Accounting Standards. Since the figures considered in the past period analysis for the year 2016-17 is based on provisional accounts, the actual position for the year 2016-17 shall be again subject to review based on audited accounts during the next tariff revision exercise. Variation, if any, from the actual as per Audited Accounts and provisional accounts now considered for the year 2016-17 on review in the next tariff validity cycle shall be treated as per the tariff guidelines of 2005.

Before analyzing the actuals vis-à-vis the estimates for the past period, it is relevant to state that the Annual Accounts of the VCTPL for the year 2016-17 reports income and expenditure from CFS separately. It is relevant here to state that as per the License Agreement dated 11 September 2002 entered by VCTPL with the VPT, the license granted to VCTPL is for full fledged container handling at VCTPL. The tariff approved by this Authority is for container handling services. This Authority has not approved any tariff for CFS. The tariff arrangement followed by VCTPL for CFS services does not have the approval of this Authority. Even the VCTPL has excluded income and the expenses related to CFS which are reported separately in the Annual Accounts for the year 2016-17 from the cost statement. Further, from the Annual Accounts for the year 2016-17, it is seen that for the year 2015-16, there is an expense of ₹4.87 lakhs relating to CFS which the VCTPL has rightly excluded as seen from the Reconciliation statement. Thus, in short VCTPL has considered the income and the expenses only related to Terminal Handling activity as reported in the Annual Accounts for the years 2016-17.

The CFS operations carried out by the VCTPL at the existing terminal does not flow from the License Agreement dated 11 September 2002 entered by VCTPL with VPT which is for development, operation and maintenance of full fledged container terminal at outer harbor of VPT. It is for the landlord port trust to satisfy itself on the question whether the CFS services rendered by VCTPL are covered by the Licence Agreement.

- (iv). The approach followed in the last Order to arrive at the estimated position is adopted to assess the actual net surplus/ deficit for the years 2014-15 to 2016-17. The analysis of performance of VCTPL during the years 2014-15 to 2016-17 along with modifications done in the cost statement filed by the VCTPL is discussed below:

- (a). The actual traffic handled by VCTPL is 2,48,163 TEUs, 2,91,621 TEUs and 3,66,683 TEUs during the years 2014-15 to 2016-17 respectively aggregating to 9,06,467 TEUs as against the estimated traffic of 2,51,000 TEUs, 2,94,485 TEUs and 3,12,154 TEUs aggregating to 8,57,639 TEUs in the tariff Order of March 2015 and review Order dated March 2016 for the corresponding period. The variation in the physical performance is 5.7% positive which is less than 20%.
- (b). In the last tariff Order dated 30 March 2016 on the review application filed by the VCTPL, this Authority, as recorded in Para Nos.14.6 and 14.7, of the said Order, has granted 13.75% increase for all the tariff items excluding transshipment container w.e.f. 01 May 2016. Apart from that 25% increase in tariff items was granted subject to VCTPL deploying 4 new RTGCs including replacement of 2 old RTGCs and replacement of 1 old RMQC with one number of new RMQC by 01 April 2016.

The VCTPL has implemented 13.75% tariff hike granted by this Authority in the Section (I) of the SOR from 15 May 2016 as against effective date of 01 May 2016 prescribed by this Authority based on the request made by VCLA. The VCTPL has confirmed that the increase of 25% approved in the review Order passed by this Authority which is linked to commissioning of the 4 new RTGCs and 01 RMQC has not been implemented since the VCTPL, on account of global slow down and uncertain local market condition, has deferred the investment in cranes to next tariff cycle i.e. the current tariff cycle for which revision is sought. The VPT has also confirmed that VCTPL has deferred the procurement of RMQC and RTGC in previous tariff cycles i.e. 2014-15 to 2016-17 and hence additional 25% of increase in tariff not implemented.

Based on the above position reported by the VCTPL, the income estimates considered in the last tariff Order from 15 May 2016 to 31 March 2017 are adjusted (increased) on pro rata basis by 13.75% for all tariff items except for transshipment container where the income estimate is reduced by 15.16% from 01 April 2016 to capture the effect of tariff increase granted for a like to like comparison with the actual income.

- (c). The items of actual income and expenditure furnished by the VCTPL in the cost statement do not match with the individual figures reported in the Annual Accounts as the classification of items in the Accounts is different from the cost statement and also on account of adjustment done in the cost statement on a few items. The VCTPL has, however, furnished a statement reconciling the net surplus/ deficit in the cost statement with the profit/ loss reported in the Annual Accounts and hence the actual figures given by VCTPL in its cost statement are considered upon in this analysis.

- (d). In compliance with clause 2.8.1. of the tariff guidelines of 2005, 49% of royalty payment being the level quoted by the second highest bidder is allowed on the actual traffic handled by it as pass through in line with the approach followed in the last tariff Order of VCTPL.
- (e). Interest and finance expense and interest income from deposits and investment are not considered in the cost statement maintaining the position followed in the last tariff Order and approach adopted for other BOT operators.
- (f). The Annual Accounts reports Insurance claims received by VCTPL from cyclone at ₹608.80 lakhs for the year 2014-15 and ₹1246.98 lakhs in the year 2015-16. The VCTPL has excluded the above insurance claim income for the years 2014-15 and 2015-16 citing it as a one time income. The VCTPL has also excluded the expenditure related to cyclone to the tune of ₹608.80 lakhs in the year 2014-15 and ₹719.31 lakhs in the year 2015-16 citing it as a onetime expenditure. The approach adopted by the VCTPL is accepted.
- (g). (i). The Annual Accounts of the VCTPL reports net foreign exchange loss of ₹380.08 lakhs, ₹406.70 lakhs and ₹0.60 lakhs in the years 2014-15 to 2016-17 respectively.

The VCTPL has furnished the breakup of the actual foreign exchange gain/ loss reported in the Annual Accounts.

In tariff Order March 2015 as well as review Order No.TAMP/31/2015-VCTPL dated 30 March 2016 foreign exchange gain/ loss arising on account of actual transaction and for actual payment are captured in the cost statement for the purpose of tariff determination process. Foreign exchange gain or loss arising on account of restatement of loan/ assets/ expenses are not considered while determining the tariff. The same approach is followed while analysing the actuals for the years 2014-15 to 2016-17.

Of the net foreign exchange loss reported in the Annual Accounts, the VCTPL has excluded ₹379.61 lakhs (i.e. ₹380.29 lakhs foreign exchange loss less ₹20.71 lakhs foreign exchange gain), ₹406.74 lakhs (i.e. ₹446.91 lakhs foreign exchange loss less ₹40.20 lakhs foreign exchange gain) and nil for the years 2014-15, 2015-16 and 2016-17 respectively towards net foreign exchange loss on account of restatement of Buyer's Credit (BC), FC Loan Restatement, Foreign Currency Non Repatriable (FCNR) Loan Restatement, interest on BCs, etc. The details of the net foreign exchange loss furnished by VCTPL matching with the figures reported in the Accounts and the net foreign exchange loss/ gain admissible to the extent it is on account of restatement is tabulated below:

(in ₹)

Sl. No.	Particulars	Break up of Foreign exchange loss/ gain furnished by VCTPL duly matching with the figures reported in the Audited Accounts for the years 2014-15 and 2015-16 and Provisional Accounts for the year 2016-17			Net Foreign Exchange loss on account of repayment admitted as expense		
		FY 2014-15 (Audited)	FY 2015-16 (Audited)	FY 2016-17 (Provisional)	FY 2014-15 (Audited)	FY 2015-16 (Audited)	FY 2016-17 (Provisional)
1	Management Fee	42,109	1,438	15,444	42,109	1,438	15,444
2	AMC - Navis LLC	941	(7,747)	(1,076)	941	(7,747)	(1,076)
3	Import of spares	1,394	193	-	1,394	193	-
4	Interest on BC's	15,007	-	-	-	-	-
5	Travelling and Other Exp.	2,276	2,332	6,340	2,276	2,332	6,340

Sl. No.	Particulars	Break up of Foreign exchange loss/ gain furnished by VCTPL duly matching with the figures reported in the Audited Accounts for the years 2014-15 and 2015-16 and Provisional Accounts for the year 2016-17			Net Foreign Exchange loss on account of repayment admitted as expense		
		FY 2014-15 (Audited)	FY 2015-16 (Audited)	FY 2016-17 (Provisional)	FY 2014-15 (Audited)	FY 2015-16 (Audited)	FY 2016-17 (Provisional)
6	Buyer's Credit (BC) FC Loan Restatement	32,029,255	30,907,372	-	-	-	-
7	FCNR Loan re-payment (Foreign exchange gain/ loss)	(6,980)	(4,013,002)	-	(6,980)	(4,013,002)	-
8	FCNR Loan Restatement	5,938,467	13,779,714	-	-	-	-
9	Bank Charges	(13,727)	294	-	(13,727)	294	-
10	Restatement of Forex liability	-	-	39,312	-	-	-
	Total Foreign exchange Loss / (Gain)	38,008,742	40,670,595	60,020	26,013	(4,016,492)	20,708

From the details furnished by VCTPL, net foreign exchange loss reported on account of restatement of buyers credit, FCNR Loan Restatement and Restatement of Forex liability, to the tune of ₹379.82 lakhs, ₹446.87 lakhs and ₹39.31 lakhs for the years 2014-15 to 2016-17 respectively which are excluded as tabulated below for ease of reference:

Particulars	2014-15	2015-16	2016-17
Buyer's Credit (BC) FC Loan Restatement	32,029,255	30,907,372	-
Restatement of Forex liability	-	-	39,312
FCNR Loan Restatement	5,938,467	13,779,714	-
Total	37,982,729	44,687,087	39,312

- (ii). Further, for the year 2016-17, the VCTPL has considered separate entry of foreign exchange loss of ₹1826.33 lakhs in the cost statement. The VCTPL has stated that actual Loan payment of USD 18.37 million has been done in 2014-15 and 2016-17. The said figure considered by VCTPL is not found in audited Annual Accounts for the years 2014-15 to 2015-16 and in the provisional Annual Accounts of the year 2016-17. The figures reported in the Audited Accounts for the years 2014-15 to 2015-16 and provisional accounts for the year 2016-17 and foreign exchange gain/ loss arising on account of repayment as explained earlier and brought in the above table based on the break up furnished by VCTPL are considered in this analysis.
- (v). (a). The VCTPL had entered into a Technical Service Agreement with Dubai Ports International and United Liner Agencies (ULA) for providing technical knowhow and managerial services to VCTPL for a period of five years from June 2003 till June 2008. Since the benefit of the technical services availed was expected to be enjoyed over the entire project life, the technical service in respect of the first contract entered by the VCTPL was spread over the project period. The annual impact of the TSF payment considered in the cost statement in the last tariff revision Order is ₹15.70 per annum for the years 2014-15 to 2015-16 as regards the first contract which is considered for the past period analysis also.
- (b). During the last tariff revision the VCTPL had reported to have entered into second Contract with DP World FZE (DPWF) for providing technical knowhow for new

equipment for a period of five years w.e.f. 10 March 2011. The validity of this contract was till March 2016 for an annual fixed fees of US\$ 50000. During the last tariff revision, this Authority had for reasons stated in the Order allowed TSF as part of operating costs subject to the condition that the VCTPL will produce copies of the IT Assessment Orders at the time of next tariff review.

- (c). The VCTPL in the current proceedings has stated that it has entered into another new contract with DPWF from 17 December 2014 when the second TSF contract was already in vogue. When requested to state the reasons for another TSF contract entered by VCTPL with DPWF for the contract period which is partly overlapping with the contract period of second agreement which is valid till March 2016, the VCTPL has stated that the new agreement was entered into for the management and operation of the existing project as well as the new extension project on 16 December 2014. The new TSF agreement at Schedule 3 (A) stipulates that pursuant to signing of the new agreement, the second agreement is terminated from the effective date of the new agreement. The said contract provides that VCTPL shall pay US\$50000 per annum from the effective date of the new third contract till November 30, 2015. Further, Schedule 3 (B) of the said TSF contract entered by VCTPL with DP World effective from 16 December 2014 states that the VCTPL shall pay annual fixed Consultancy fee of US\$ 175000 which is with reference to the existing terminal. The new TSF contract is valid till the expiry of the Agreement. The said Agreement also provides Annual Consultancy fee payable by VCTPL in fixed term and variable terms in respect of the extension project from the commencement of extension project. The VCTPL has rightly not captured the TSF payable in respect of extension project which is not part of the current License Agreement entered by VCTPL with the VPT.

The VCTPL has, in respect of third TSF contract, considered TSF proportionately from December 2014 at ₹31.48 lakhs, ₹115.31 lakhs and ₹116.99 lakhs for the years 2014-15 and 2016-17 aggregating to ₹263.77 lakhs and has spread over remaining 18 years of the project. For the years 2017-18 to 2019-20, the VCTPL has estimated TSF in respect of the third contract at ₹120.75 lakhs, ₹122.50 lakhs and ₹124.25 lakhs respectively on US\$175000 and applying exchange rate of 1US\$ - 69, 70 and 71 for each of the three years and the total TSF is estimated at ₹367.50 lakhs. The estimate of TSF does not include the TSF relating to the extension project which is for a separate project and governed by upfront tariff fixation.

- (d). It is relevant here to mention that the above mentioned contracts entered by the VCTPL is with an organization involving one of its promoters. As per Clause 2.8.1. of the tariff guidelines of March 2005, Technical Service Fee (TSF) payable by the private terminals to their promoters or to their associate entity can be admitted as an item of cost for tariff fixation purposes if yard-stick of 'arm's length relationship' is established as defined under Income Tax Act, 1961.

Para (xxii) of the 21 March 2015 Order requires VCTPL to furnish at the time of next tariff revision furnish the relevant Income Tax Assessment Order allowing the TSF as an item of cost for income tax purpose and also furnish documentary evidence to support the actual payment of TSF arising out of this second contract or else the TSF expense with reference to the second contract admitted as expense in the current exercise will be adjusted i.e. nullified in the next tariff revision.

The VCTPL has now furnished IT Assessment Orders for the Financial Years 2012-13 and 2013-14 which cover Technical Service Fee in respect of the second contract. On perusing the copies of the IT Assessment Orders furnished by the VCTPL for the financial years 2012-13 and 2013-14 it is noted that IT Authorities have allowed the technical service fee termed as "Management Consultancy fee" as expenditure for the purpose of income tax assessment in the respective years.

The VCTPL has stated that the third contract falls under FY 2014-15 and the assessment order is yet to be received for the years 2014-15 to 2015-16. The VCTPL has, therefore, furnished Auditor's certificates u/s 92 (A) and 92E of Income Tax Act' 1961 for the years 2014-15 and 2015-16. The VCTPL has furnished the documentary evidence of TSF paid to the Consultant for the years 2014-15 to 2016-17.

With reference to the second and third contract in view of the submissions made by the VCTPL that TSF for the old TSF contract which is admitted as expense by the IT

and relying on IT Assessment Orders furnished by VCTPL for the financial years 2012-13 and 2013-14 which covers the TSF for part of the second contract and relying on Certificate issued by Auditors of VCTPL for the years 2014-15 and 2015-16 as regards third contract and also recognising that TSF in the past has been admitted by the IT authorities which establishes that arms length relationship of the transaction is maintained, amortization of Technical Service Fee in respect of the second TSF and third TSF contract as explained in the subsequent paragraphs is allowed.

The VCTPL has, in respect of third TSF contract, considered TSF proportionately from December 2014 at ₹31.48 lakhs, ₹115.31 lakhs and ₹116.99 lakhs for the years 2014-15 and 2016-17 aggregating to ₹263.77 lakhs and has spread over remaining 18 years of the project. For the years 2017-18 to 2019-20, the VCTPL has estimated TSF in respect of the third contract at ₹120.75 lakhs, ₹122.50 lakhs and ₹124.25 lakhs respectively on US\$175000 and applying exchange rate of 1US\$ - 69, 70 and 71 for each of the three years and the total TSF is estimated at ₹367.50 lakhs. The estimate of TSF does not include the TSF relating to the extension project which is for a separate project and governed by upfront tariff fixation.

In the cost statement prepared by us, the actual TSF paid by the VCTPL in respect of the Second Contract for the years 2011-12 to 2014-15 (November 2014) till the contract concluded in view of the third contract is reported to be ₹145.07 lakhs. Of this, in the last tariff revision, ₹7.96 lakhs was amortized per annum for the years 2014-15 to 2016-17 which aggregates to ₹23.87 lakhs. This leaves balance ₹121.19 lakhs to be amortized over the remaining 15 years of the project. Accordingly, ₹ 8.08 lakhs is the TSF to be amortized in respect of the second TSF contract.

As regards the third contract, the actual TSF paid by the VCTPL for the years 2014-15 (From Dec 2014) till 2016-17 is reported to be ₹263.77 lakhs. For the past period analysis, the total TSF paid in respect of third contract is amortized over 17 years 4 months i.e. 208 months and comes to ₹5.07 lakhs for the year 2014-15 and ₹15.217 lakhs for each of the subsequent years.

The total TSF considered in the cost statement with reference to the first, the second contract and the third contract is thus ₹28.73 lakhs i.e. ₹15.70 lakhs for the first contract and ₹7.95 lakhs for the second contract + ₹5.07 lakhs for the third contract for the year 2014-15 and ₹38.87 lakhs for each of the years 2015-16 and 2016-17 i.e. 15.70 lakhs for the first contract and ₹7.95 lakhs for the second contract + ₹15.217 lakhs for the third contract.

As regards the estimates of TSF for the third contract for the years 2017-18 to 2019-20, it is considered for amortization over 15 years from 2017-18 onwards as explained in the subsequent paragraphs.

The exchange rate of 1US\$ - ₹69 for the year 2017-18, ₹70 for the year 2018-19 and ₹71 for the year 2019-20 estimated by the VCTPL for estimating TSF of US\$175000 into rupee terms is modified applying the prevailing exchange rate of 1US\$ = ₹65.09 for each of the years. The total estimate for 3 years comes to ₹341.72 lakhs as against ₹367.50 lakhs estimated by the VCTPL for the years 2017-18 to 2019-20. The estimate of TSF does not include the TSF relating to the extension project which is for a separate project and governed by upfront tariff fixation. This need to be amortized over the remaining 15 years of the project as done by the VCTPL. Accordingly, ₹22.78 lakhs is the TSF to be amortized in respect of the third TSF contract with reference to the estimates for the years 2017-18 to 2019-20.

The total TSF considered in the cost statement for the future period 2017-18 to 2019-20 with reference to the first, the second contract and the third contract is thus ₹61.77 lakhs i.e. ₹15.70 lakhs for the first contract and ₹8.08 lakhs for the second contract + ₹38.00 lakhs for the third contract for each of the years 2017-18 to 2019-20 as against amortization of TSF of ₹62.91 estimated by VCTPL for each of the years 2017-18 to 2019-20.

A summary of the TSF payment amortised in the cost statement is tabulated below:

(in ₹)

Sr. No.	Particulars	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20
(i).	TSF 1st Agreement amortised as in the earlier Order is ₹28,251,000	1,569,500	1,569,500	1,569,500	1,569,500	1,569,500	1,569,500
(ii).	TSF 2nd Agreement						
(a).	Amortisation as considered in the 2015 Order for the year 2014-15 to 2016-17	795,769	795,769	795,769			
(b).	TSF of ₹12,119,950 to be amortised for 15 years from 2017-18 onwards, based on the actual TSF of ₹14,507,258 paid by VCTPL for the 2 nd contract for the period Dec 2010 to Nov 2015 less ₹2,387,307 amortised over 2014-15 to 2016-17				807,997	807,997	807,997
(iii).	TSF 3rd Agreement						
(a).	Actuals from 2015-16 (Dec 2015) till 2016-17 as given by VCTPL (Total ₹26,377,343 is spread over 17 years and 4 months from Dec 2015)	507,257	1,521,770	1,521,770	1,521,770	1,521,770	1,521,770
(b).	Estimates of TSF for the years 2017-18 to 2019-20 by VCTPL at ₹3675000 (i.e. US\$ 1,75,000 X 3 years X avg. exchange rate @70) moderated applying prevailing exchange rate of US\$1=₹65.09 (i.e. US\$ 1,75,000 X 3 years X avg. exchange rate @65.09) i.e. ₹34,172,250 and amortised over 15 years from 2017-18 onwards.				2,278,150	2,278,150	2,278,150
(c).	Total amortization in respect of 3 rd agreement (iii) (a) + (b)				3,799,920	3,799,920	3,799,920
(iv).	TSF amortized	2,872,526	3,887,039	3,887,039	6,177,416	6,177,416	6,177,416

TSF for the future period is also brought out here so that the matter relating to TSF can be dealt comprehensively at one place.

The VCTPL should, at the time of next tariff revision furnish the relevant Income tax Assessment Order allowing the TSF as an item of cost for income tax purpose and also furnish documentary evidence to support the actual payment of TSF arising out of the second and third contracts for the years 2014-15 to 2016-17 or else the TSF expense with reference admitted as expense in the current exercise will be adjusted i.e. nullified in the next tariff revision.

- (e). In the last tariff Order of October 2011, the write-off of preliminary expenses was considered at ₹12.53 lakhs for the year 2014-15 to 2015-16. The Annual Accounts for the years 2014-15 to 2015-16 do not report any such expenditure. That being so, while analysing the actual position, the write-off of preliminary expense is maintained at ₹12.53 lakhs as considered for the years 2014-15 to 2015-16 and as also done by the VCTPL.
- (f). The Annual Accounts of VCTPL for the years 2014-15 to 2016-17 report lease rent ₹109.39 lakhs, ₹91.44 lakhs and ₹103.03 lakhs respectively. The lease rents to the VPT as per the Concession Agreement and as per the break up furnished by the VCTPL is ₹94.09 lakhs, ₹85.30 lakhs and ₹101.35 respectively for the corresponding

period considered by the VCTPL under the head lease rent. The remaining amount is towards transit house rent which the VCTPL has considered under the Management and Administration Overheads. The VPT has indicated the lease rent claimed by VPT and provisionally paid by VCTPL at ₹88.43 lakhs for the year 2014-15 and ₹5367.15 lakhs for the year 2015-16. The figures furnished by the VPT do not match with the lease rent reported by VCTPL which has been reconciled with the figures reported in the Audited Annual Accounts for each of the said years. Since, the lease rent reported by the VCTPL are as per the Audited Annual Accounts, the lease rent as per the Audited Annual Accounts of VCTPL is considered in the past period analysis.

- (vi). The VCTPL has made suitable adjustment in the depreciation figure also by excluding the depreciation component on the capitalized part of preliminary expense in line with the approach followed in the last tariff Order.
- (vii). The Net Fixed Assets reported in the Annual Accounts is adjusted by reducing the net value of preliminary expense as reported by the VCTPL in its Annual Accounts. The unamortized part of preliminary expense written off as per our computation is considered as part of net fixed assets for the purpose of allowing return. This is in line with the approach followed in the last tariff Order.
- (viii). The working capital is analysed below:

- (a). The VCTPL has considered one month operating income as Sundry Debtors for the years 2014-15 to 2016-17. This is not in line with the provisions contained in the tariff guidelines of 2005, as such Sundry Debtors is considered as NIL.
- (b). As per the Order passed by this Authority on 30 September 2008 clarifying certain areas of tariff fixation process under 2005 guidelines, prepayments of certain expenses which flow from the provisions of the Licence Agreement can be considered as Sundry Debtors.

The License Agreement entered by the VCTPL with the VPT, does not prescribe any advance payment of lease rentals.

As per Article 5.1 of the LA entered between VCTPL and VPT, the royalty is payable on 7th day of the immediately subsequent month. It is thus clear that as per LA, the VCTPL is not required to make any advance payment of royalty also. In the case of the VCTPL, it is found that none of the items flowing from the License Agreement qualify for consideration.

- (c). The VCTPL has furnished the details of the consumption of stores excluding fuels for the years 2014-15 to 2016-17 and has considered 50% thereof in the computation of current asset which is in line with the provisions prescribed in the tariff guidelines. The figures furnished by the VCTPL are considered.
- (d). Cash balance has been calculated at one month's cash operating expenses including overheads as done during the last tariff revision of VCTPL.
- (e). The VCTPL has considered current liabilities at 15 days of some of the operating expenses viz. Equipment hire charge, Depreciation, Management and General Overhear and Equipment running cost. The approach adopted by VCTPL is not as per the current liabilities reported in the Annual Accounts for the years 2014-15 to 2016-17. The current liabilities viz. trade payable and other current liabilities as reported in the Annual Accounts for each of the years 2014-15 to 2016-17 are considered. Short term borrowings and short term provisions reported under the current liabilities are excluded in this regard.
- (f). Subject to the above adjustments, Working Capital emerges to be negative. Hence, it is considered as NIL. Thus, the Capital Employed comprises of only Net Block of Assets at ₹10852.24 lakhs, ₹10773.30 lakhs and ₹9515.58 lakhs for the year 2014-15 to 2016-17 respectively.
- (ix). In the last tariff Order of March 2015, Return on capital employed was allowed at 16% for the years 2014-15 to 2016-17. The same position is maintained while analyzing the actuals for the said years.

- (x). A copy of the cost statement analysing the actual vis-à-vis estimates for the past period 2014-15 to 2016-17 is attached as **Annex - I**. A summary of the comparison of the actuals vis-à-vis the estimates considered in the last tariff Order is tabulated below:

(₹ in lakhs)

Particulars	Aggregate for the 2014-15 to 2016-17 in absolute terms (₹ in lakhs)		Variation in %
	Estimates as per tariff Order	Actuals	
Traffic (in TEUs)	8,57,369	9,06,467	5.7%
Operating Income	27,669.61 *	33,550.17	21.3%
Total Expenses	23,419.92	22103.47	-5.7%
Surplus/ deficit before Return	4,227.89	11,446.70	170.7 %
Capital Employed (Average)	13,943.50	10,380.37	-25.6%
16% Return on Capital Employed for the three years 2014-15 to 2016-17	6,692.88	4,982.58	-25.6%
Net Surplus after ROCE	(-) 2,464.99	6,464.13	

* The operating income estimates are updated to reflect the effect of tariff increase granted in tariff Order of March 2015 and March 2016.

- (xi). The findings of the analysis with reference to the past period relating to the years 2014-15 to 2016-17 are given below:
- The actual aggregate traffic handled by the VCTPL is 9,06,467 TEUs as against the estimated traffic of 8,57,369 TEUs during the years 2014-15 to 2016-17. The variation in the physical parameters i.e. actual traffic handled is 5.7% positive in comparison to the estimates.
 - The operating income earned by the VCTPL is ₹335.78 crores as against estimation of ₹276.70 crores for the corresponding period resulting in positive variance of 21.3%.
 - On the expenditure side, the actual aggregate expenditure for the three years is ₹221.03 crores as against the estimated expenditure of ₹234.20 crores in the last Order for the corresponding period. The total actual expenditure thus shows negative variance of 5.7% in comparison to the expenditure estimated in the last tariff Order.
 - The average capital employed for the years 2014-15 to 2016-17 is ₹103.80 crores as against average estimated capital employed of ₹139.44 crores. The variation in the average capital employed comes to 25.6% negative.
 - As per the cost statement prepared by us, the VCTPL has earned surplus of ₹2,324.98 lakhs, ₹2,476.07 lakhs and ₹6,645.65 lakhs before return which aggregates to average surplus of ₹3,815.57 lakhs for the years 2014-15 to 2016-17. The average return earned on the average capital employed thus works out to 38.08%, as shown in the following table:

(₹ in lakhs)

Particulars	2014-15	2015-16	2016-17	Average
Actual Surplus before return earned by VCTPL	2,324.98	2,476.07	6,645.65	3,815.57
Actual Capital Employed	10,852.24	10,773.30	9,515.58	10,380.37
Actual Return earned on capital employed	21.4%	23.0%	69.8%	36.8%

- (f). As per clause 2.13 of the tariff guidelines, if review of actual physical and financial performance for the previous tariff cycle shows the variation of more than + or – 20%, then 50% of such accrued benefit / loss has to be adjusted in the next tariff cycle. As per the opinion of AG also as conveyed by the MOS, variation in both physical and financial parameters should be taken into account for the purpose of clause 2.13. Further, as per the opinion of the AG, if the variation in both the physical and financial parameters is more than 20%, then 20% of the surplus is to be allowed to be retained by the operator. It is only the surplus over and above the 20% that shall be shared equally i.e.50:50 between the operator and the users. In nutshell, 60% of additional surplus is allowed to be retained with the operator and 40% additional is to be shared with users by considering adjustment in future tariff.

It can be seen from the above analysis that the variation in the physical parameter i.e., actual traffic handled is less than 20% i.e. 5.7% positive and financial performance in terms of return on capital employed is positive and the same is more than 20% i.e. 36.80%. Further, as per the above table, the VCTPL has earned average return of 36.80% on the capital employed as against 16% return allowed in the last tariff Order. Thus, though there is positive variation in financial parameters, the variation in both physical and financial parameters does not exceed 20%. Hence, there is no case for adjustment of past period surplus of VCTPL operations while arriving at the tariff for the current tariff cycle following the opinion of the AG on the interpretation of clause 2.13 of the Tariff Guidelines of 2005.

- (xii). As per clause 3.1.8. of the tariff guidelines of 2005, the normal tariff validity cycle is for a period of three years and hence the analysis of estimates in respect of VCTPL is done for a three years period i.e. 2017-18 to 2019-20. The actual throughput handled by VCTPL is 3,66,683 TEUs in the year 2016-17. As against that the traffic estimated by VCTPL for the years 2017-18 to 2019-20 is 3,69,000 TEUs, 3,84,000 TEUs and 4,00,000 TEUs respectively.

The growth projected in traffic is 0.63%, 4.07% and 4.17% for the years 2017-18 to 2019-20 respectively over the actuals/ estimates of the respective previous years and the average growth rate comes to 2.95%. The VCTPL has stated that traffic has been forecasted taking into consideration the available traffic in and around Visakhapatnam, competition from the neighboring ports, depreciation in Dollar value and moderate economic growth in coming year and vast capacity being created in the East Coast. The VCTPL has also stated that Vessel related charges have gone up drastically which has affected the shipping lines.

When the VPT was requested to express its views on the reasonableness of the traffic projection made by the VCTPL, the VPT has stated that Indian Port Association (IPA) has appointed a consortium of M.C. Kinsey and AECOM as a Consultant to prepare the national perspective plan as part of Sagarmala programme. The VPT has stated that origin – Destination of key cargo in Indian ports have been mapped by the Consultant to develop traffic scenarios for a period of next 20 years. Based on the Report of the Consultant engaged by IPA, the VPT has stated that container projection at VCTPL for the years 2017-18, 2018-19 and 2019-20 works out to 4.00, 4.50 and 4.90 lakh TEUs as against the estimates of VCTPL at 369000 TEUs, 384000 TEUs and 400000 TEUs respectively for the corresponding period.

Thus, in short, the VPT has not accepted the traffic projections of the VCTPL. It is relevant here to state that the actual traffic growth achieved by VCTPL in the years 2014-15 to 2016-17 is -5%, 18% and 26% which works out to average growth of 13% per annum. If 13% growth per annum as achieved by VCTPL in the past period is considered over the actual traffic of the 2016-17, the traffic estimates works out to 414352 TEUs, 468218 TEUs and 529083 TEUs. The traffic growth projected by VPT is 8%, 17% and 23% for the years 2017-18 to 2019-20 respectively which is found to be higher than the traffic projections given by the VCTPL.

Since the Licensor Port has projected year wise traffic of VCTPL based on the Report of the Consultant engaged by IPA and also taking into consideration the traffic growth achieved by the VCTPL in the past, the traffic estimates furnished by VCTPL is updated at the level of traffic projection furnished by the licensor port VPT except for moderation for the year 2019-20. It is seen that the traffic projected by VPT for the year 2019-20 is 4,90,000 TEUs. Whereas the optimal capacity assessed by VCTPL is 4,74,500 TEUs. That being so, the traffic projections for the year 2019-20 is considered at the level of the optimal capacity assessed by the VCTPL.

The VCTPL has furnished detailed working of revenue estimation for the traffic projected by VCTPL. On perusing the working, it is seen that the broad share of container mix viz. import container, export containers, Transshipment container and Restow containers is projected at 37%, 37%, 25% and 1% respectively for each of the years 2017-18 to 2019-20 for income estimation. The average share of container mix in the years 2014-15 to 2016-17 was 45%, 45%, 9% and 1% for the corresponding container categories.

The reduction in the share of import and export containers including ICD is attributed by VCTPL to upcoming container terminals neighboring VCTPL as well as vast capacity being created in the East Coast. The VCTPL has also stated CONCOR MMLP is presently operational partially and there has been already a drop in ICD volume in the terminal this fiscal as the trains are being handled at CONCOR MMLP itself. The VCTPL has stated that growth in traffic for Transshipment is, however, projected to the extent of 25% of total volume considering few services likely to commence their operations. It is noteworthy that the VPT has not objected to the container mix estimated by VCTPL.

In view of the above position, brought out by the VCTPL, the share of container mix considered by the VCTPL is relied upon and considered for all the years under consideration. The share of container mix considered by the VCTPL for the broad cargo categories is considered on the updated traffic projections.

- (xiii). (a). The actual container handling income reported for the year 2016-17 is ₹12,294.66 lakhs. As against that, the container handling income estimated by VCTPL in the cost statement for the years 2017-18 to 2019-20 is ₹11,126.03 lakhs, ₹11,575.03 lakhs and ₹12,053.97 lakhs respectively. It is seen that there is reduction in the income estimation by VCTPL in the year 2017-18 by 9.5% though the traffic is projected to increase marginally by 0.63%. The reduction in the income in the year 2017-18 appears to be on account of change in the share of container mix i.e. increase in share of transshipment container and reduction in the import and export container as already explained in the preceding paragraphs.

The VCTPL has furnished detailed working of income estimation based on the existing level of tariff and the traffic projections. The income estimates are considered following the approach followed by VCTPL except for estimating it on updated traffic projections. The modified container operating income considered in the cost statement for the years 2016-17 to 2019-20 are ₹12,061.64 lakhs, ₹13,566.34 lakhs and ₹14,301.03 lakhs respectively.

- (b). The other operating income estimated by the VCTPL at ₹2,185.38 lakhs, ₹2,258.67 lakhs and ₹2,348.46 lakhs for the years 2017-18 to 2019-20 respectively comprises of income from storage charges, handling of hatch cover, shut out containers, reefer related services, Lift on / off of containers, Shifting of containers, Direct Loading of containers, etc. The VCTPL has furnished detailed working to arrive at the estimated other income. The other income estimated by the VCTPL is relied upon and considered in the analysis subject to modification in view of updation of the traffic estimation.

Subject to above analysis, the modified other operating income comes to ₹2,185.38 lakhs, ₹2,258.67 lakhs and ₹2,348.46 lakhs for the years 2017-18 to 2019-20 respectively.

- (c). Thus, to summarize, the income estimated by the VCTPL is considered and all the tariff items are estimated for updated traffic projection considered for the year 2017-18 to 2019-20, as explained earlier. The total revised income for the years 2017-18 to 2019-20 comes to ₹14,247.01 lakhs, ₹15,825.01 lakhs and ₹16,649.50 lakhs respectively as against ₹13,271.20 lakhs, ₹13,748.10 lakhs and ₹14,305.81 lakhs estimated by the VCTPL for the corresponding period.

- (xiv). Clause 2.5.1. of the tariff guidelines requires that the expenditure projections of the major ports / terminal operators should be in line with traffic adjusted for price fluctuations with reference to current movement of Wholesale Price Index (WPI) for all commodities as announced by the Government of India. The escalation factor adopted by this Authority in respect of tariff cases filed under Tariff Guidelines, 2005 to be disposed during the year 2017-18 is 2%. Annual escalation applied by the VCTPL for estimating some of cost items like maintenance cost, fuel cost, etc., is at 4% and power cost at 10% which are found to be higher than the permissible level.

As regards labour cost, the VCTPL has stated that as per the minimum wages policy revised by the Government of India w.e.f. 1st April 2017, there is increase in the minimum wages range of 43%-44% over the existing rate. Citing this the VCTPL has requested to consider annual escalation in cost of labour by 10% to retain the experienced and trained personnel.

In this regard, it is relevant to state that this Authority is guided by Tariff Guidelines, 2005. Clause 2.5.1. of the revised tariff guidelines requires that the expenditure projections with reference to current movement of Wholesale Price Index (WPI) for all commodities as announced by the Government of India. WPI is a weighted average movement of prices of the identified groups. It is not that all groups in the basket of WPI suffer the same quantum of escalation. Since this Authority is bound to follow the Tariff Guidelines, 2005, annual escalation is restricted to 2% per annum as announced by this Authority for the tariff cases to be decided in the year 2017-18 as per the terms of the Tariff Guidelines, 2005.

Accordingly, in our analysis, the estimate for the years 2017-18 to 2019-20 are modified applying the annual escalation factor of 2% over the actuals/ estimate of respective previous years wherever the annual escalation applied by the VCTPL is higher than the stated level and adjusted for the traffic growth. This is in line with approach followed while tariff fixation for other BOT operators under Tariff Guidelines, 2005.

- (xv). The strength of manpower for estimating operating and direct labour cost and maintenance labour cost is estimated at 107 and 91 respectively for each of the years 2017-18 to 2019-20 which is relied upon.

The actual average cost of operating and direct labour and maintenance labour considered by VCTPL is ₹375.71 lakhs per annum and ₹407.31 lakhs per annum respectively during the year 2016-17. The estimates of the operating and direct labour are seen to be escalated by 6% per annum for each of the years 2017-18 to 2019-20 over the estimates of respective previous years. In our analysis, the estimates for the years 2017-18 to 2019-20 are moderated applying escalation factor of 2% per annum.

- (xvi). The estimated equipment running cost comprises of power cost, fuel cost and cost of repairs and maintenance. Each items of estimate is discussed in the following paragraphs:

- (a). (i). The actual power consumption for the year 2016-17 is reported at 16.80 units per TEU. The VCTPL has furnished details of power consumption by quay cranes, Reefer container, high mast towers and other area for the year 2016-17 based on which the average power consumption is reported at 16.80 unit/TEU. For the years 2017-18 to 2019-20, the VCTPL has estimated average power consumption of 17.18 units/TEU, 17.27 units/TEU and 17.40 units/ TEU respectively. The VCTPL has proposed increased KVA from 1575 to 1875 from 2017-18 due to deployment of the new equipment, increase in reefers. Further, the VCTPL has proposed increase in power consumption for IT, Buildings, etc. It is seen that the VCTPL has proposed additions to gross block in IT as well as Buildings, sheds in the years 2017-18 to 2019-20. Based on the above position, per unit consumption of power estimated by VCTPL is relied upon and accepted.

- (ii). The VCTPL has considered the total per unit power cost at ₹8.75, ₹9.62 and ₹10.58 for the years 2017-18 to 2019-20 respectively. The increase in the per unit cost power considered by the VCTPL is 10% for each of the years 2017-18 to 2019-20 respectively over the actual/ estimates of the respective previous years. The escalation factor applied by the VCTPL is higher than the admissible level of 2% per annum. Hence, the escalation in the unit cost of power is restricted to 2% per annum as explained in the subsequent paragraph.

The average total actual unit cost of power for the year 2016-17 reported by the VCTPL is ₹7.95 comprising of variable cost of ₹6.97 per unit and the remaining ₹0.98/ unit being the fixed cost component. The VCTPL has furnished a copy of a tariff order of Andhra Pradesh Electricity Regulatory Commission (APERC) for the month of March 2017 to June 2017 to substantiate this figure. That being so, actual average variable power cost reported for the year 2016-17 is taken as the base and escalated by the admissible escalation level of 2% per annum for each of the years 2017-18 to 2019-20.

As regards the fixed cost, the VCTPL has estimated increase in the KVA demand from 1575 KVA/ month in the year 2016-17 to 1875 KVA per month for each of the years 2017-18 to 2019-20, which is relied upon in this analysis. The VCTPL has increased the fixed cost from ₹386/ KVA to ₹485 / KVA for the years 2017-18 to 2019-20. In our analysis, 2% increase is considered in the unit rate for fixed power cost as well. Thus, the total per unit cost of power allowed in the cost statement is ₹8.51, ₹8.65 and ₹8.80 for the years 2017-18 to 2019-20 respectively. The estimate of power cost modified by us captures the impact of updated traffic estimation.

- (b). The actual fuel consumption reported by the VCTPL for the year 2016-17 is 2.25 litres per TEU. The VCTPL has maintained fuel consumption at same for each of the years 2017-18 to 2019-20.

The unit cost of fuel considered by VCTPL for the year 2017-18 is ₹74.24 per litre. For the subsequent years 2018-19 to 2019-20 the VCTPL has estimated annual escalation of 18%. The VCTPL has furnished fuel bills for the months for April 2017 to June 2017. The average fuel rate for this three months comes to ₹60.94 / litre which is considered in the cost estimate for the year 2017-18. For the subsequent years 2018-19 to 2019-20, the annual escalation is moderated to the allowable level of 2%. The estimate of fuel cost captures the impact of updated traffic estimation.

- (c). The VCTPL has stated that repairs and maintenance cost is estimated by applying an escalation factor of 4% over the actual repairs cost for the year 2016-17. Further, on the additions proposed to the gross block, repairs cost is estimated at 2% on the capital cost of mechanical equipment and 1% on the capital civil cost for estimating this cost item for the years 2017-18 to 2019-20.

In our analysis, for estimating repairs and maintenance on the existing asset block gross block of assets, the actual repairs and maintenance cost reported as on 31 March 2016 is taken as the base and escalated by applying annual escalation of 2% for each of the years 2017-18 to 2019-20.

In order to take care of incremental repairs and maintenance cost on the proposed assets to be added in this tariff cycle, the repairs and maintenance cost is estimated at 1% on the civil assets and 2% of mechanical equipment in line with the approach followed by the VCTPL and also in the last tariff Order of the VCTPL. This approach has also been applied uniformly at other private terminals like VCTPL, M/s.TM International Logistics Limited (TMILL), VSPL and also SWPL.

In the light of the above analysis, the modified repairs and maintenance cost considered is ₹468.92 lakhs, ₹805.89 lakhs and ₹819.32 lakhs for the years 2017-18 to 2019-20 respectively as against ₹516.77 lakhs, ₹870.30 lakhs and ₹924.91 lakhs estimated by the VCTPL for the corresponding period.

- (d). Based on the above analysis, the modified equipment running cost comes to ₹1,630.67 lakhs, ₹2115.17 lakhs and ₹2263.29 lakhs for the years 2017-18 to 2019-20 respectively as against ₹1,687.22 lakhs, ₹2,264.78 lakhs and ₹2,595.76 lakhs estimated by the VCTPL for the corresponding period.

- (xvii). The VCTPL has estimated the royalty payment as pass through to the extent next highest bid i.e. 49% of the per TEU royalty for the years 2017-18 to 2019-20 which is in line with the tariff guideline. In our analysis, the same approach is followed subject to considering the admissible royalty payment at 49% on the updated traffic estimation. Accordingly, estimated royalty payment of ₹980.00 lakhs, ₹1515.94 lakhs and ₹1743.79 lakhs for the years 2017-18 to 2019-20 respectively are considered based on the updated traffic estimation as against ₹904.05 lakhs, ₹1293.60 lakhs and ₹1470.00 lakhs estimated by the VCTPL for the corresponding period.

- (xviii). (a). The VCTPL has estimated equipment hire charges at ₹1237.50 lakhs, ₹1374.75 lakhs and ₹1416.16 lakhs for the years 2017-18 to 2019-20. The equipment hire charges comprises of hire charges (a) for internal container movement outsourced by the VCTPL and (b) for hire of few equipment.

The equipment hire charges for internal container movement estimated by VCTPL is at ₹835.82 lakhs in 2017-18, ₹954.03 lakhs in 2018-19 and ₹995.45 lakhs in 2019-20. The VCTPL has stated that it has signed fresh outsourcing the contract service relating to internal container movement from 1 July 2014 and contract is valid upto 30 June 2018. The VCTPL has substantiated it with contract copy.

The contract is for uniform rate of ₹220 per TEU for container movement from ship to yard and ₹220 per TEU and from railway wagon to container yard or vice versa. The VCTPL has stated that since the contract is due for renewal from July 2018, and based on the current scenario in the transportation sector, the anticipated inflation of 10% to the existing cost has been factored for 2018-19 and 2019-20.

The VCTPL has estimated hire charge for this outsourced service at ₹220 per TEU for the year 2017-18. For the year 2018-19, VCTPL has applied 10% escalation and estimated the cost at ₹242 per TEU. The contract provides for escalation for diesel rate if it varies more than ₹1 from the diesel rate of ₹62.13/ litre considered at the time of signing of the agreement. For the year 2019-20, the VCTPL has not applied any annual escalation in the rate.

For the year 2017-18, the unit rate as per the contract is considered as estimated by VCTPL. The unit rate is escalated by 2% per annum for the year 2018-19 since the contract ends in June 2018 and also since the contract allows for escalation in diesel rate. For the year 2019-20, unit rate is allowed to be escalated by 2% over the estimates of the previous year.

This cost element is estimated on the updated traffic estimation for the years 2017-18 to 2019-20.

- (b). The VCTPL in the revised cost statement has estimated the cost of hire of reach stackers at ₹401.68 lakhs in 2017-18, ₹420.71 lakhs in 2018-19 and ₹420.71 lakhs in 2019-20

The VCTPL has estimated that hire charges for reach stackers at ₹6,95,000/- per month and ₹6,27,000/- per month for handling laden and empty containers respectively. The contract provided by VCTPL is for hire of reach stacker for handling of laden container is dated 1 October 2015 and is valid till 30 September 2018. The contract copy furnished by VCTPL for hire of reach stacker does not prescribe any separate rate for empty containers.

The VCTPL has estimated hire charge for reach stackers ₹6,95,000/- per month and ₹6,27,000/- per month for handling laden and empty containers respectively. For the year 2018-19, VCTPL has applied 10% escalation in the contracted rate citing that the contract is due for renewal in September 2018 and VCTPL anticipates inflation of 10% to the existing cost as per the prevailing market in this segment. The detailed working provided by VCTPL shows no escalation has been applied in the unit rate for the year 2019-20.

The hire charge for reach stacker is estimated at ₹6,95,000/- per month and ₹6,27,000/- per month for handling laden and empty containers respectively as estimated by VCTPL for the year 2017-18. The existing contract does not provide any annual escalation. Hence for the year 2018-19, for six months upto September 2018, the unit rate is considered as per the existing contract and for the balance six months unit rate is escalated by 2% per annum. For the year 2019-20, 2% escalation is allowed in the unit rate. This cost element is estimated on the updated traffic estimation for the years 2017-18 to 2019-20.

- (c). Subject to above analysis the modified equipment hire charges comes to ₹1302.56 lakhs, ₹1431.25 lakhs and ₹1514.02 lakhs for the years 2017-18 to 2019-20 respectively as against ₹1237.50 lakhs, ₹1374.75 lakhs and ₹1416.16 lakhs estimated by the VCTPL for the corresponding period.

- (xix). The actual lease rentals for the year 2016-17 payable to VPT is ₹101.35 lakhs. As against that, the lease rent estimated by VCTPL is ₹2173.20 lakhs, ₹477.50 lakhs and ₹487.05 lakhs for the years 2017-18 to 2019-20 respectively.

The VCTPL has estimated lease rent for total area of 163377 Sq. mtrs. allotted to VCTPL on payment of licence fee to VPT as per the Licensing Agreement. Apart from this, VCTPL has estimated lease rent for additional 13000 Sq. mtrs. allotted by VPT, adjacent to the existing facilities.

The VCTPL has stated that as per the Licensing agreement, the licence fee is applicable as per prevailing scale of rates for the land allotted to VCTPL. The lease rentals/License Fee paid to VPT as per the Scale of Rates of VPT was at the rate of ₹0.9055 per Sq. mtrs. per week till 2015-16. This Authority vide Order No.TAMP/80/2015-VPT dated 27 December 2016 has revised the lease rent of VPT land for the period 1 April 2013 to 31 March 2018.

Further, based on the proposal of the VPT, this Authority has approved licence Fee for land belonging to the Visakhapatnam Port Trust to be given in license for stacking of cargo in open area at 12 zones vide Order No.TAMP/48/2014-VPT dated 15 January 2016 at ₹6.21 per Sq. mtrs. per week.

The VCTPL has stated that it has communicated to VPT not to levy the revised schedule rates which is not in accordance with Licence Agreement and that the licence fee factored in the current proposal shall be revised based on the mutually agreed rate between VCTPL and VPT. However, the VCTPL has in its proposal estimated the lease rent as per lease rent/ license fee approved by this Authority as explained in the subsequent paragraphs.

The VCTPL has estimated lease rent for 163377 Sq. mtrs. of land based on the lease rent approved by this Authority vide Order No.TAMP/80/2015-VPT dated 27 December 2016. The VCTPL has considered the lease rent approved for open space (unpaved) approved @ ₹5.05 per sqm per week from 10th October 2015 onwards after applying applicable escalation factor of 2% per annum. The unit rate applied by VCTPL for estimating lease rent for this parcel of land is ₹5.26, ₹5.36 and ₹5.47 per sqm per week for the years 2017-18 to 2019-20. The VPT has also endorsed the lease rent estimated at ₹446.69 lakhs, ₹455.63 lakhs and ₹464.74 lakhs for 163377 sq. mtrs. allotted to VCTPL. That being so, the lease rent as estimated by VCTPL is considered for this parcel of land.

As regards additional land of 13000 sq. mtrs. of land allotted by VPT to VCTPL on license basis, the VCTPL has stated that VPT has extended 50% concession on the approved rate of ₹6.21 per sq mtr/ week. Thus, the VCTPL has, taking the base licence fee of ₹3.11 per sq mtr/ week for the year 2016-17, and applying annual escalation of 2%, considered the unit rate at ₹3.17, ₹3.24 and ₹3.30 per sq mtr/ week for the years 2017-18 to 2019-20. The VPT has not made any specific comment on this estimation of VCTPL. Based on the detailed computation furnished by the VCTPL and relying on the submissions made by the VCTPL that the VPT is offering VCTPL concession of 50% in the license fee and recognising that VPT has not made any adverse comments on this estimate, the estimates furnished by the VCTPL are considered.

It is seen that the estimate of lease rent for the year 2017-18 includes lease rent of ₹414.06 lakhs, ₹422.35 lakhs and ₹430.70 lakhs and ₹437.94 lakhs for the years 2013-14 to 2016-17 aggregating to ₹1705.06 lakhs citing that the VPT has claimed lease rent retrospectively for the said period. The VCTPL has categorically stated that it has not accepted the above rates as well as the retrospective affect and are under discussion with VPT. From the proposal of the VCTPL, it is understood that the lease rent for the past period is disputed by the VCTPL and has not been paid to the VPT. That being so, for the current tariff cycle, the amount of ₹1705.06 lakhs included by the VCTPL in the estimates of the year 2017-18 is excluded. By not considering the arrears of lease rent for the years 2014-15 to 2016-17 estimated by VCTPL, the VCTPL will not be put into any disadvantageous position as it can be met from the past period surplus assessed at ₹6464.13 lakhs for the years 2014-15 to 2016-17. The VCTPL has stated that if lease rentals are reduced from the estimates the corresponding tariff would also get revised downward.

The exclusion of ₹1705.06 lakhs being the arrears of the lease rent considered by VCTPL for the period 2013-14 to 2016-17 arises only because the VCTPL has not furnished any documentary evidence of making arrears payment to VPT nor is it reported in the Accounts of the years 2013-14 to 2016-17. The disallowance of ₹1705.06 lakhs should not be construed that this Authority accedes to the view point of the VCTPL in this matter.

As already brought out in our Order No.TAMP/48/2014-VPT dated 15 January 2016, this Authority approves lease rent/ license fee for the Port trusts land following the applicable Land Policy Guidelines issued by the Government from time to time. This Authority, therefore, does not like to interfere in the matter of individual lease agreements entered by the concerned Port Trust with the individual lessees.

- (xx). The actual insurance cost for the year 2016-17 is reported at ₹96.51 lakhs. The insurance cost estimated by VCTPL for the years 2017-18 to 2019-20 are ₹116.30 lakhs, ₹292.59 lakhs and ₹352.03 lakhs respectively. For estimating the insurance cost for the years 2017-18 to 2019-20, the VCTPL has considered the actual estimated insurance of the respective previous years as the base and applied 6% annual escalation. Further, it has considered 1% of the cost of capital additions towards civil and equipment proposed to be deployed during the respective years. As regards the additions to the gross block in the year 2017-18, the VCTPL has estimated insurance for one month as major additions are proposed in February/ March 2018. The approach adopted by VCTPL is found to be in order and considered except moderating the annual escalation factor at 2% instead of 6% applied by VCTPL. The revised insurance cost for the years 2016-17 to 2019-20 considered in the cost statement is ₹112.44 lakhs, ₹283.97 lakhs and ₹331.54 lakhs respectively.
- (xxi). The Other Expenses estimated by the VCTPL comprise of cost towards hire of manpower, tally charges, lashing unlashng expenses, reefer monitoring, security expenses, testing, VPT Rail charges, Water Charges, Computer Consumables & Maintenance etc.

The contract for lashing/ unlashng is valid upto 30th June 2017. The revised contract has been finalized and VCTPL has furnished copy of the valid contract which is valid till June 2018. The VCTPL has estimated lashing/ unlashng charges as per contracted rate for the years 2017-18 and 2018-19. The estimates for the years 2017-18 and 2018-19 is considered as estimated by VCTPL. For the year 2019-20, the VCTPL has applied escalation factor of 13.08% which is moderated to 2%.

The last contract for Tally and hire of manpower is till May/ June 2017. The revised contract has been finalized and VCTPL has furnished a copy of the valid contract for each of these outsourced services. The contract for Tally, hire of manpower is valid till May/ June 2018 and for reefer container till March 2018. The VCTPL has estimated each of these cost items as per contracted rate for the years 2017-18 and 2018-19. The estimated for the years 2017-18 and 2018-19 is considered as estimated by VCTPL. For the year 2019-20, the VCTPL has applied escalation factor of 25.08% for tally charges and 13.08% for hire of manpower and for refer. The escalation for the year 2019-20 is moderated to 2%.

The contract for Security charges is valid from 1st May 2016 to 30th April 2018. The VCTPL has substantiated the estimates for the years 2017-18 with the contract copy. The estimates for the years 2017-18 is considered as estimated by VCTPL. For the years 2018-19 and 2019-20, the VCTPL has applied escalation factor of 13.08% which is moderated to 2%.

For estimating the VPT rail charges, testing charges and water charges the VCTPL has considered the actual cost of 2016-17 as the base and has applied 4% / 6% annual escalation over the actuals/ estimates previous years for estimating of the these cost items for the years 2017-18 to 2019-20. The estimates of these items of VCTPL are considered except moderating the annual escalation at 2%.

- (xxii). Based on the analysis given in the past period, Technical Service Fee (TSF) is considered at ₹28.73 lakhs i.e. ₹15.70 lakhs for the first contract and ₹7.95 lakhs for the second contract + ₹5.07 lakhs for the third contract for the year 2014-15 and ₹38.87 lakhs for each of the years 2015-16 and 2016-17 i.e. 15.70 lakhs for the first contract and ₹7.95 lakhs for the second contract + ₹15.217 lakhs for the third contract. For each of the years 2017-18 to 2019-20, the TSF amortised is ₹61.77 lakhs for each year as explained in the earlier paragraphs.

As stated earlier, the VCTPL should, at the time of next tariff revision, furnish the relevant Income Tax Assessment Order allowing the TSF as an item of cost for income tax purpose and also furnish documentary evidence to support the actual payment of TSF arising out of the contracts for the years 2014-15 to 2016-17 or else the TSF expense with reference to the contract admitted as expense in the current exercise will be adjusted i.e. nullified in the next tariff revision.

- (xxiii). Clause 2.4.1. of the guideline states that the benchmark for efficiency will be the average performance of the same operator at the same terminal achieved in the immediately preceding tariff cycle for claiming efficiency gain. For this purpose, a comparison will have to be made of the cost reduction achieved by the operator in the immediately preceding tariff cycle with that of the tariff cycle, which preceded it. The VCTPL has not claimed efficiency gain in the current tariff cycle for the years 2017-18 to 2019-20 in the cost statement.
- (xxiv). Clause 2.7.1 of the revised tariff guidelines stipulates that incase of private terminals, depreciation has to be allowed on straight line method with life norms adopted as per the Companies Act, 1956 or based on the life norms prescribed in the Concession Agreement whichever is higher. The VCTPL has confirmed that it has considered the rates for depreciation as prescribed in the Companies Act. For the purpose of tariff fixation, the VCTPL has made suitable adjustments in the depreciation figures in view of amortization of the upfront fee and leasehold premium over the project period in line with the approach followed in the earlier general revisions Orders passed by this Authority.
- (xxv). The Management and Administration Overheads comprise of Salary of Administrative staff, Traveling expenses, Marketing Expenses and administrative expenses. The actual Management and Administration Overheads for the year 2016-17 is reported to be ₹1647.73 lakhs. For estimating Management and Administration Overheads for the years 2017-18 to 2019-20, the VCTPL has taken the actual management and general overhead for the year 2016-17 the VCTPL as the base and has applied 6% annual escalation for estimating all the items except staff cost. For staff cost it has applied 10% annual escalation. The estimate of the VCTPL is modified by applying 2% annual escalation instead of 6% and 10% annual escalation considered by the VCTPL in the estimation of cost. All the other items are considered as estimated by the VCTPL.
- (xxvi). The amortization of upfront fee is considered at ₹12.53 lakhs for each of the years 2017-18 to 2019-20 as has been done for the past period.
- (xxvii). The VCTPL has estimated Finance and Miscellaneous Income (FMI) to the tune of ₹15.00 lakhs for each of the years 2017-18 to 2019-20 respectively as against actual FMI of ₹114.51 lakhs for the year 2016-17. Since FMI relates to miscellaneous income, the estimation made by VCTPL is relied upon in the analysis.
- (xxviii). Under Finance and Miscellaneous Expenses, the VCTPL has considered the estimation towards Contribution to provident fund. The VCTPL has taken the actual Contribution to provident fund for the year 2016-17 as the base and considered 10% annual escalation for the years 2017-18 to 2019-20. The estimate of the VCTPL is modified considering 2% annual escalation instead of 10% considered by the VCTPL.
- (xxix). The VCTPL has estimated additions to the gross block of assets to the tune of ₹16,805.52 lakhs, ₹1,215.00 lakhs and ₹4,188.97 lakhs during the years 2017-18 to 2019-20. The Capital Employed comprising of Net Fixed Assets and Working Capital are analysed in the following paragraphs:

(a). Fixed Assets:

(i). Year 2017-18:

The VCTPL has proposed following additions to the gross block at an estimated cost of ₹16,805.52 lakhs:

Particulars	Amount	Status/ Basis for estimates as furnished by VCTPL
Cranes	15,109.08	
(i). RMQC 2	11,237.14	Orders placed. 2 new QCs Likely to be commissioned by Feb/ March 2018
(ii). RTGC 41 Ton capacity, Powered by diesel engine	3,871.94	
Plant and Machinery	1,128.17	Work in

consisting of DG, Cablings and other electrical installations, Compact SS with reefer rack, etc.,		Progress as regards DG, Cablings and other electrical installations
Civil	324.51	Work completed
IT - CCTV, SAP, IT & QHSET	206.30	CCTV & SAP work is completed
Furniture and Fixtures	37.46	Estimates
Total additions to the gross block in the year 2017-18	16,805.52	--

Of the total additions to the gross block in the year 2017-18, major addition is under the head Cranes. New 2 RMQCs and 4 RTGCs are proposed to be commissioned by February 2018 i.e. during the year 2017-18. The VCTPL has furnished Purchase Order in respect procurement of these equipment. With the increase in traffic, the VCTPL has stated that deployment of these cranes would benefit the Trade with reduction in vessel turnaround time and thereby reducing overall logistics cost. Further, because of large size vessels calling the port there is operational difficulties in handling such vessels efficiently with existing equipment and as existing 2 cranes are of 30 years old. The VPT has also stated that existing cranes are of 25 years old. Hence, the additions proposed by VCTPL are felt reasonable by VPT. The VPT has indicated that the commissioning of the cranes is expected by Feb' 2018/ Mar' 2018. In view of the above position and recognising that the capital cost as estimated by the VCTPL is substantiated with documentary evidence and expected date of commissioning of crane endorsed by the VPT, the estimates made by the VCTPL for procurement of new 2 RMQCs and 4 RTGCs is relied upon and considered.

It is, however, seen that VCTPL has not proposed deletion of 2 old RMQCs from the gross block. When it was suggested to VCTPL that it may consider deletion of old RMQCs from the gross block and also consider impact of expected profit or loss from sale of these equipment in the cost statement, the VCTPL has clarified that the additional cranes are being procured to enhance the current infrastructure and as per requirement of the Trade. Because of large size vessels calling the port there is operational difficulties in handling such vessels efficiently with existing equipment while the old 2 cranes are required to handle current size of vessels. The old cranes would be phased out over a period of time, as it has still few years of life left. It is relevant to state here that the quay capacity assessed by the VCTPL includes the capacity of the existing old cranes. The VCTPL has confirmed that it has obtained necessary permission from VPT to procure the new cranes.

All the other additions to the gross block as estimated by the VCTPL are also considered.

(ii). Year 2018-19:

The additions to the gross block proposed for the year 2018-19 are under the following heads:

Particulars	Amount	Status/ Basis for estimates
Plant and Machinery	1,060.00	
(i). Replacement of Vacon drives with siemens in one KONE RTGC in 17-18, 3 nos. in 18-19	360.00	Estimates

(ii). Additional regular Capex	700.00	Estimates
IT	130.00	Estimates
Furniture and Fixtures	25.00	Estimates
Total additions to the gross block in the year 2017-18	1215.00	--

The VCTPL has stated that 4 nos. of Kone RTGs which are installed with Vacon drive have been very unreliable and has failed on numerous occasion. Hence for the long term, it is planned to replace the drives of VACON with Siemens and a preliminary study has been carried out by Siemens. The total Capex estimated is ₹360 lakhs in 2018-19. The VCTPL has not furnished the present status of each of the above investments. However, based on the reasons furnished by the VCTPL, the additions to the gross block estimated by the VCTPL is relied upon and considered.

(iii). Year 2019-20:

The following additions to the gross block to the tune of ₹4,188.97 lakhs is considered by the VCTPL:

Particulars	Amount	Status/ Basis for estimates
Plant and Machinery	700.00	Estimates. The VCTPL has stated that this is towards regular capex
Civil	3,433.97	Estimates
IT	30.00	Estimates
Furniture and Fixtures	25.00	Estimates
Total additions to the gross block in the year 2017-18	4188.97	--

The VCTPL has stated that New Admin Building is proposed to be constructed. Currently VCTPL offices are scattered around the terminal. The yard space is not being utilized effectively. Apart from above, with increasing staff and terminal users, it is becoming difficult to build additional temporary/ makeshift offices. Therefore, it is planned to have a separate administrative building inside the terminal by 2019-20. The cost estimated is ₹3434 lakhs to be capitalized by 2019-20.

The VCTPL has not furnished the present status of each of the above additions. However, based on the reasons and detailed submissions made by VCTPL for few additions brought out in the earlier paragraphs, the proposed additions to the gross block estimated by the VCTPL is relied upon and considered.

(b). Working Capital:

- (i). The VCTPL has considered one months total operating income. It has stated estimation of Sundry debtors is done based on trends. Consideration of one months income as Sundry debtors is not in line with the norms prescribed in Clause 2.9.9. of the tariff guidelines of 2005 and hence not considered in the analysis.

This Authority has passed an Order on 30 September 2008 announcing refinement in the 2005 tariff guidelines which, inter alia, recognises certain items which flow from the License Agreement as part of Sundry Debtor. The License Agreement entered by the VCTPL the VPT, does not prescribe any advance payment of lease rentals.

As per Article 5.1 of the LA entered between VCTPL and VPT, the royalty is payable on 7th day of the immediately subsequent month. It is thus clear that as per LA, the VCTPL is not required to make any advance payment of royalty. Hence prepayments of expenses are not considered in the estimates of the working capital for the years 2017-18 to 2019-20.

- (ii). The VCTPL has considered the six months consumption of stores excluding fuels for the years 2016-17 as the base and applied 4% annual escalation to arrive at the estimates for the years 2017-18 to 2019-20. The inventory estimated by the VCTPL in the computation of working capital is considered.
- (iii). Cash balance has been calculated at one month's modified operating expenses including overheads.
- (iv). The VCTPL has estimated current liabilities for the years 2017-18 to 2019-20 considering the current liability of 2016-17 as the base and prorata adjusted for the total expenses estimated for the years 2017-18 to 2019-20. The approach adopted by the VCTPL is not in line with the norms prescribed in the guidelines. In the current tariff revision exercise, current liabilities considered for the year 2016-17 is considered for the years 2017-18 to 2019-20 in the estimation of the working capital.
- (v). Based on the above analysis, the Working Capital results in a negative figure. Since the Working Capital is negative, it has been taken as nil.
- (c). The unamortized portion of preliminary expense, upfront fee forms part of the capital employed and on which return is allowed. Subject to above modification, the Capital Employed for the years 2017-18 to 2019-20 which consists of only the Net Block of assets at ₹23,091.81 lakhs, ₹21,103.73 lakhs and ₹21,902.78 lakhs respectively is considered in this analysis as against ₹24,822.28 lakhs, ₹23,017.59 lakhs and ₹23,954.97 lakhs considered by the VCTPL.
- (xxx). The VCTPL has assessed the optimum quay capacity for 4 existing QCs for the year 2016-17 at 612587 TEUs per annum. For the year 2017-18 to 2019-20, the VCTPL has assessed optimal quay capacity of 2 new RMQCS adopting the formula prescribed in the tariff guidelines of 2008 at 413910 TEUs. Adding the quay capacity of the new QCs to the quay capacity assessed for the existing QCs, the total optimal quay capacity assessed by VCTPL is at 1026497 TEUs. It is relevant here to state that as regards the quay capacity, it includes the capacity of two old cranes which are 25 years old which the VCTPL proposes to replace in the year 2017-18 as explained in the preceding paragraphs.

The optimal yard capacity assessed by VCTPL is 3,95,042 TEUs for the year 2016-17 which is estimated to increase to 474500 TEUs in the year 2017-18 on account of increase stack height of 3 considered by VCTPL instead of 2.5 considered in the yard capacity assessed for the year 2016-17. It can be seen that in the case of VCTPL the Yard capacity is a constraint. Thus, the optimal capacity of the terminal is 4,74,500 TEUs for each of the years 2017-18 to 2019-20.

Based on the optimal capacity assessed by VCTPL and the updated traffic considered in the analysis, the capacity utilization comes to 84.3%, 94.84% and 100% for the year 2017-18 to 2019-20 respectively.

The tariff guidelines of 2005 prescribe a minimum capacity utilisation of 60% for claiming full Return on Capital Employed (ROCE). However, it is relevant to state that clause 2.9.11. of the tariff guidelines of 2005 stipulates that if the investment made by the private operator is in accordance with the obligations under the concession agreement it will be considered for ROCE even if full capacity utilisation is not achieved. The VPT has not furnished any specific comments on whether the proposed investment is as per the provisions in the LA except in case of the 2 RMQCs and 4 RTGCs the which are major additions proposed in the current cycle, port has stated that the investment proposed by VCTPL are reasonable.

The VCTPL has confirmed that capex proposed are to keep the existing assets in good condition and for achieving the overall productivity standard envisaged in the LA. Recognising the fact the VPT has not made any adverse comments on the investments proposed by the VCTPL, the statement of the VCTPL is relied upon. Accordingly, full Return

at 16% claimed by the VCTPL on the capital employed is allowed as per the tariff guidelines of 2005.

- (xxxi). While granting extension to the validity of the SOR of VCTPL for the period beyond the validity of 01 April 2017, it was stated that additional surplus, if any, over and above the admissible cost and permissible return for the period post 01 April 2017 will be adjusted fully in the tariff to be determined. The cost statement shows a net surplus of ₹969.04 lakhs for the year 2017-18. Considering that by the time the Order becomes effective it will be around February 2018, the net surplus of ₹969.04 lakhs estimated for the year 2017-18 is prorated for ten months which comes to ₹807.53 lakhs and adjusted equally over the next two years of 2018-19 and 2019-20.

Subject to the above discussions, the cost statement filed by the VCTPL for the years 2017-18 to 2019-20 at the existing tariff of the VCTPL has been modified. The modified Cost statement is attached as **Annex - II**. The results disclosed in the cost statement at the existing tariff level is summarized below:

(₹ in lakhs)

Particulars	2017-18	2018-19	2019-20	Total
Operating Income	14247.01	15825.01	16649.50	46,721.52
Net Surplus	161.56	252.66	154.23	568.45
Net Surplus as a percentage of Operating Income	1.13%	1.60%	0.93%	1.22%

The above table depicts a net surplus after admissible cost and 16% ROCE at ₹161.56 lakhs, ₹252.66 lakhs and ₹154.23 lakhs for the years 2017-18 to 2019-20 respectively aggregating to net surplus of ₹ 568.45 lakhs at the existing level of tariff. In terms of percentage, it works out to average net surplus of 1.22% for the years 2017-18 to 2019-20. As stated earlier, by the time this Order comes into effect it may be around February 2018. Considering that the period of the tariff cycle will be for 2 years and 2 months i.e. from February 2018 to March 2020, the net surplus in terms of percentage for the estimated revenue for the said period works out to 1.63% (i.e. net surplus of ₹568.45 lakhs/ ₹34849.01 lakhs estimated revenue on prorata basis).

As stated earlier, VCTPL has sought a tariff increase of 23.30% only in one tariff item i.e. the composite rate for handling of import and export laden containers under 1.1.A (a). On all the other tariff items, the VCTPL has proposed status quo considering the competition from neighboring non-major ports and volatile global market.

In view of marginal estimated surplus position reflected by the cost statement, there is no case for granting tariff increase in the tariff item proposed by VCTPL. Recognising that the net surplus reflected by the cost statement is marginal at 1.63%, this Authority decides to maintain status quo in the existing Scale of Rates of VCTPL.

The VCTPL has, during the processing of this case, stated that it has allowed discounts to attract cargo at their terminal. The net surplus position reflected in the cost statement is at the existing tariff level. The discounts in tariff offered by VCTPL to attract the container cargo at its terminal is expected to set off the marginal surplus reflected in the cost statement. Even otherwise, the estimated physical and financial performance of the VCTPL for the years 2017-18 to 2019-20 are subject to review in terms of clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005 as against the actuals for appropriate adjustment of surplus or deficit, as the case may be.

As per Clause 3.3.1. of the 2005 guidelines VCTPL has the option to approach this Authority for review of the order to the extent of errors apparent on the face of record considered within 30 days from the date of notification of the Order notified in the Gazette.

- (xxxii). The note proposed under General at (i) (c) relating to criteria for cargo related charges at concessional rate is not found to be in line with the common adoption Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015 and amendment Order dated 10 June 2016. The said note is modified in line with the said common adoptions Orders. The VCTPL has replaced the existing note no (ii) under 1.2. under the Schedule of handling charge for

transhipment containers with one of the notes from the common adoption Order. The note no.(ii) prescribed in the existing SOR is retained.

(xxxiii). The tariff guidelines of 2005 applicable for the BOT operators prescribe tariff validity cycle of three years. Since the financial position considered for the purpose of this analysis is only till 31 March 2020, the validity of the revised Scale of Rates of the VCTPL is prescribed till on 31 March 2020.

(xxxiv). The validity of the existing SOR of the VCTPL has been extended from time to time and the last extension of validity of the existing SOR is granted till 30 June 2017. The revised Scale of Rates will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette. Hence, the validity of existing Scale of Rates is deemed to have been extended till the revised Scale of Rates approved comes into effect.

16.1. In the result, and for the reasons give above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of the VCTPL which is attached as **Annex-III**.

16.2. The tariff of the VCTPL has been fixed relying on the information furnished by the operator and based on assumptions made as explained in the analysis. If this Authority, at any time, during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimates considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, this Authority would require VCTPL to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to set-off the advantage as per the revised tariff guidelines accrued on account of such variations in the revised tariff.

16.3. In this regard, the VCTPL is required to furnish a report of the actual physical and financial performance within 15 days of completion of each quarter of a year in the same format in which the cost statement for the tariff proposals are filed. The report should also be accompanied with the reasons for variation from the estimates relied upon for fixing the tariff in force. If a variation of (+) / (-) 20% is observed between the actual and the estimates for two consecutive quarterly period, this Authority will call upon the concerned operator to submit their proposal for an ahead of scheduled review. If the VCTPL fails to file a tariff proposal within the time limit to be stipulated by TAMP, this Authority will proceed *suo motu* to review the tariff.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./351/17]

Annex - I

VISAKHA CONTAINER TERMINAL PRIVATE LIMITED

ANALYSIS OF PERFORMANCE OF VCTPL FOR THE YEARS 2014-15 TO 2016-17 BASED ON ACTUALS VIS-A-VIS ESTIMATES

₹ in Lakhs

Sr. No.	Particulars	Estimates in the tariff Order of March 2016				Actuals				% Variation
		2014-15	2015-16	2016-17	Total	2014-15	2015-16	2016-17	Total	
	Traffic (In TEUs)	2,51,000	2,94,485	3,12,154	8,57,639	2,48,163	2,91,621	3,66,683	9,06,467	5.7%
	Optimal Capacity	3,95,500	413000	413000	12,21,500	3,95,500	413000	413000	12,21,500	
I	Total Operating Income									
	Container handling income	6965.23	8171.93	9290.71	24,427.87	7,702.23	8,676.99	12,294.66	28,673.88	17.4%
	Others	910.80	1066.18	1264.75	3,241.74	998.48	1,349.06	2,528.75	4,876.29	50.4%
	Total	7876.03	9238.12	10555.46	27669.61	8,700.71	10,026.05	14,823.41	33,550.17	21.3%
II	Operating Costs (excluding depreciation)									
	Operating & Direct Labour	308.72	327.24	346.88	982.83	285.96	345.51	375.71	1,007.18	
	Maintenance Labour	360.85	382.26	405.24	1,148.36	342.09	388.56	407.31	1,137.95	
	Equipment Running Costs	1262.93	1450.94	1656.22	4,370.10	1,015.01	1,228.08	1,469.13	3,712.21	
	Royalty / revenue share	430.47	667.38	764.78	1,862.62	425.60	670.62	898.37	1,994.59	
	Equipment Hire	712.49	831.87	920.99	2,465.35	736.94	905.97	1,237.28	2,880.19	

	Lease Rentals	85.90	85.90	85.90	257.71	94.09	85.30	101.35	280.73	
	Insurance	93.46	113.71	157.95	365.12	78.64	80.34	96.51	255.48	
	Other expenses	431.27	473.17	512.27	1,416.72	421.73	430.19	479.72	1,331.64	
	Technical Service Fee	23.65	23.65	23.65	70.96	28.73	38.87	38.87	106.47	
	Total	3,709.75	4,356.14	4,873.88	12,939.77	3,428.78	4,173.43	5,104.25	12,706.45	-1.8%
III	Depreciation	1694.58	1969.22	2737.28	6,401.09	1,462.19	1,494.12	1,376.83	4,333.14	-32.3%
IV	Overheads									
	Management & Administration overheads	1206.26	1278.64	1355.35	3,840.25	1,384.02	1,591.79	1,647.73	4,623.54	
	Preliminary expenses & Upfront Payment write-off	12.53	12.53	12.53	37.58	12.53	12.53	12.53	37.58	
	Total	1,218.79	1,291.16	1,367.88	3,877.83	1,396.54	1,604.32	1,660.25	4,661.11	20.2%
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III)– (IV)	1,252.91	1,621.60	1,576.41	4,450.92	2,413.20	2,754.18	6,682.08	11,849.47	166.2%
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)									
	Others	25.00	25.00	25.00	75.00	38.57	35.08	114.51	188.16	
	Total	25.00	25.00	25.00	75.00	38.57	35.08	114.51	188.16	150.9%
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)									
	Contribution of Provident Fund	86.77	91.97	97.49	276.23	87.66	98.47	148.23	334.36	
	Loss on sale of assets and others					39.14	214.73	2.70	256.57	
	Total	90.04	99.04	108.95	298.03	126.80	313.20	150.93	590.93	98.3%
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	(65.04)	(74.04)	(83.95)	(223.03)	(88.23)	(278.12)	(36.42)	(402.77)	
IX	Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)	1,187.87	1,547.55	1,492.46	4,227.89	2,324.98	2,476.07	6,645.65	11,446.70	170.7%
X	Capital Employed	11729.23	12681.61	17419.66	13,943.50	10,852.24	10,773.30	9,515.58	10,380.37	-25.6%
XI	Return on Capital Employed @ 16%	1876.68	2029.06	2787.15	6,692.88	1736.36	1723.73	1522.49	4,982.58	-25.6%
XII	Capacity Utilization	63.46%	71.30%	75.58%	70%	62.75%	73.73%	92.71%	76%	9.0%
XIII	ROCE adjusted for capacity utilization	1876.68	2029.06	2787.15	6,692.88	1,736.36	1,723.73	1,522.49	4,982.58	-25.6%
XIV	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	(688.80)	(481.50)	(1,294.68)	(2,464.99)	588.63	752.34	5,123.16	6,464.13	-362.2%
XIV	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIII/I in %)	-8.75%	-5.21%	-12.27%	-8.74%	6.77%	7.50%	34.56%	16.28%	-286.2%
XV	Average Net Surplus/ (Deficit) as a % of operating income	-8.74%				16.28%				

XVI	Cost savings due to efficiency improvement	1.62	2.02	2.27	5.91	-	-	-	-	
XVII	Set off of past period surplus for the period 2011-12 to 2013-14 accrued to VCTPL as per Review Application and as per TAMP calculation	65.80	65.80	65.80	197.41	-	-	-	-	
XVIII	Total surplus/ (deficit) (XIII-XVI)	-624.62	-417.72	-1231.15	(2,273.49)	588.63	752.34	5,123.16	6,464.13	-384.3%
XIX	Net Surplus / (Deficit) after adjustment of past period surplus as a % of operating income (XVIII/I in %)	-7.93%	-4.52%	-11.66%	-8.04%	6.77%	7.50%	34.56%	16.28%	
XX	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income	-8.04%				16.28%				

ANNEX - II

VISAKHA CONTAINER TERMINAL PRIVATE LIMITED

Consolidated Cost statement

₹ in Lakhs

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates at the existing level of tariff as given by VCTPL				Estimates at the existing level of tariff as modified by TAMP			
		2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20	Total	2017-18	2018-19	2019-20	Total
	Traffic (In TEUs)	248163	291621	3,66,683	3,69,000	3,84,000	4,00,000	11,53,000	4,00,000	4,50,000	4,74,500	13,24,500.00
	Optimal Capacity	395500	395500	395500	474500	474500	474500	14,23,500	4,74,500	4,74,500	4,74,500	14,23,500.00
I	Total Operating Income											
	Container handling income	7,702.23	8,676.99	12,294.66	11,126.03	11,575.03	12,053.97	34,755	12061.64	13566.34	14301.03	39,929.01
	Others	998.48	1,349.06	2,528.75	2,145.17	2,173.07	2,251.84	6,570	2185.38	2258.67	2348.46	6,792.51
	Total	8,700.71	10,026.05	14,823.41	13,271.20	13,748.10	14,305.81	41,325.11	14247.01	15825.01	16649.50	46,721.52
II	Operating Costs (excluding depreciation)											
	Operating & Direct Labour	285.96	345.51	375.71	461.88	551.81	606.99	1,621	461.88	480.54	490.16	1,432.58
	Maintenance Labour	342.09	388.56	407.31	490.04	576.84	634.52	1,701	490.68	543.09	553.99	1,587.76
	Equipment Running Costs	1,015.01	1,228.08	1,469.13	1,687.22	2,264.78	2,595.76	6,548	1630.67	2115.17	2263.29	6,009.12
	Royalty / revenue share	425.60	670.62	898.37	904.05	1,293.60	1,470.00	3,668	980.00	1515.94	1743.79	4,239.73
	Equipment Hire	736.94	905.97	1,237.28	1,237.50	1,374.75	1,416.16	4,028	1302.56	1431.25	1514.01	4,247.83
	Lease Rentals payable	94.09	85.30	101.35	2,173.20	477.50	487.05	3,138	468.14	477.50	487.05	1,432.70
	Insurance	78.64	80.34	96.51	116.30	292.59	352.03	761	112.44	283.97	331.54	727.96
	Other expenses	421.73	430.19	479.72	556.96	647.31	741.34	1,946	567.46	603.01	622.64	1,793.10
	Technical Service Fee	28.73	38.87	38.87	62.91	62.91	62.91	189	61.77	61.77	61.77	185.32
	Total	3,428.78	4,173.43	5,104.25	7,690.07	7,542.08	8,366.78	23,599	6,075.61	7,512.25	8,068.25	21,656.10
III	Depreciation	1,462.19	1,494.12	1,376.83	1,666.10	3,196.23	3,383.07	8,245	1,666.10	3,196.23	3,383.07	8,245.40

IV	Overheads											
	Management & Administration overheads	1,384.02	1,591.79	1,647.73	1,670.00	1,797.06	1,934.44	5,402	1680.68	1714.29	1748.58	5,143.55
	Preliminary expenses & Upfront Payment write-off	12.53	12.53	12.53	12.53	12.53	12.53	38	12.53	12.53	12.53	37.58
	Total	1,396.54	1,604.32	1,660.25	1,682.52	1,809.59	1,946.96	5,439.08	1,693.21	1,726.82	1,761.10	5,181.13
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) - (IV)	2,413.20	2,754.18	6,682.08	2,232.50	1,200.20	609.00	4,042	4,812.10	3,389.72	3,437.07	11,638.89
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)											
	Others	38.57	35.08	114.51	15.00	15.00	15.00	45	15.00	15.00	15.00	45.00
	Total	38.57	35.08	114.51	15.00	15.00	15.00	45	15.00	15.00	15.00	45.00
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)											
	Contribution to Provident Fund	87.66	98.47	148.23	163.05	179.36	197.30	540	151.19	154.22	157.30	462.72
		39.14	214.73	2.70								
	Total	126.80	313.20	150.93	163.05	179.36	197.30	540	163.05	179.36	197.30	539.71
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	(88.23)	(278.12)	(36.42)	(148.05)	(164.36)	(182.30)	(494.71)	(148.05)	(164.36)	(182.30)	(494.71)
IX	Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)	2,324.98	2,476.07	6,645.65	2,084.44	1,035.84	426.71	3,546.99	4,664.04	3,225.36	3,254.78	11,144.18
X	Capital Employed	10,852.24	10,773.30	9,515.58	24,822.28	23,017.59	23,954.97	23,931.61	23,091.81	21,103.73	21,902.78	22,032.77
XI	Return on Capital Employed @ 16%	1736.36	1723.73	1522.49	3971.56	3682.81	3832.79	11487.17	3694.69	3376.60	3504.44	10,575.73
XII	Capacity Utilization	62.75%	73.73%	92.71%	77.77%	80.93%	84.30%	81%	84.30%	94.84%	100.00%	93.05%
XII	RoCE adjusted for capacity utilization	1736.36	1723.73	1522.49	3,971.56	3,682.81	3,832.79	11,487.17	3694.69	3376.60	3504.44	10,575.73
XIII	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XII)	588.63	752.34	5123.16	(1,887.12)	(2,646.97)	(3,406.09)	(7,940.18)	969.35	-151.24	-249.67	568.45
XIV	Estimated surplus of 2017-18 adjusted on pro-rata basis for 10 months over the years 2018-19 and 2019-20	-	-	-	-	-	-	-	807.79	403.90	403.90	
XV	Net Surplus / (Deficit) (XIII) - (XIV)	588.63	752.34	5,123.16	(1,887.12)	(2,646.97)	(3,406.09)	(7,940.18)	161.56	252.66	154.23	568.45
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIII/I in %)	6.77%	7.50%	34.56%	-14.22%	-19.25%	-23.81%	-19.09%	1.13%	1.60%	0.93%	
XVI	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income	16.28%			-19.09%				1.22%			

Annex - III**VISAKHA CONTAINER TERMINAL PRIVATE LIMITED****SCALE OF RATES****DEFINITIONS AND CONDITIONS**

This Scale of Rates sets out the charges payable to Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL) from time to time for the use of services and facilities provided by Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL).

1. DEFINITIONS

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). **“Container”** means any freight container complying with all relevant prevailing ISO standards. Generally, it is designed to facilitate the carriage of goods by one or more modes without intermediate reloading; fitted with devices permitting ready handling and with unique identification numbers and markings.
- (ii). **“Per Day”** means per calendar day or part thereof.
- (iii). **“Port”** means the Visakhapatnam Port Trust (VPT) whereas **“Terminal”** means the Container Terminal, operated by Visakha Container Terminal Private Limited.
- (iv). **“VCTPL”** means Visakha Container Terminal Private Limited, a company incorporated in India, its successors and assigns.
- (v). **“Reefer”** means any Container for the purpose of the carriage of goods, which require refrigeration.
- (vi). **“Transshipment Container”** means container discharged from a vessel and placed in the custody of the VCTPL for the purposes of shipment on another vessel declared on a transshipment manifest and Import Advance List.
- (vii). **“Coastal Vessel”** means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India and / or having a valid coastal license issued by the Competent authority / Director General of Shipping.
- (viii). **“Foreign-going Vessel”** means any vessel other than a coastal vessel.
- (ix). **“Hazardous container”** means a Container containing hazardous goods as classified under IMO.
- (x). **“Out of Gauge (OOG) Container”** means a Container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard containers and needing special devices like slings, shackles, lifting beam, etc. Damaged Containers and Container requiring special devices for lifting is also classified as Out of Gauge Container.
- (xi). **“FCL”** means containers said to contain Full Container Load.
- (xii). **“ICD”** means Inland Container Depot.
- (xiii). **“LCL”** means containers said to contain less than full container load (Container having cargo of more than one importer/exporter).
- (xiv). **“Shut Out Container”** means a container, which has entered in to the terminal for export for a vessel as indicated by VIAN and is not connected to the vessel for whatsoever reason.
- (xv). **“Tonne”** means one metric Tonne of 1,000 kilograms or one cubic metre.
- (xvi). **“VIAN”** means Vessel Identification Advise Number.
- (xvii). **“ICD Container”** means containers discharged from a vessel and placed in the custody of the VCTPL for the purposes of loading on a Train, inside the Terminal.

Also **“ICD Container”** means containers discharged from a Train inside Terminal and placed in the custody of the VCTPL for the purposes of shipment on a vessel.

2. GENERAL

- (i) (a). System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)
 - (i). A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.
 - (ii). A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Specified Period Licence or voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.
- (b). Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate
 - (i). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (ii). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
 - (iii). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.
- (ii). Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate
 - (a). Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for 'worldwide and coastal' operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:
 - (i). Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
 - (ii). Not converted* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.

* The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.
 - (b). In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a Specified Period License or voyage issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/ container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container.
- (iii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (iv). (a). Users shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. Likewise, the VCTPL shall pay penal interest on delayed refunds.
- (b). The rate of penal interest will be 16.75% p.a. The penal interest will apply to both the VCTPL and the users equally.
- (c). The delay in refunds by the VCTPL will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (d). The delay in payments by the users will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills by the VCTPL. This provision shall, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act, 1963.
- (v). A premium of, 25% will be levied in case of Hazardous cargo containers/Out of Gauge containers over the applicable handling charge.
- (vi). In case of coastal containers, concession is applicable on composite box rate. The composite box rate on all coastal containers shall not exceed 60% of the corresponding charges for normal containers. In case of transshipment of coastal containers similar concession in handling charges

will be allowed with reference to applicable handling charges for normal handling operation in loading or unloading cycle.

- (vii). In case a vessel idles due to non-availability or breakdown of the shore based facilities of VCTPL or any other reasons attributable to the VCTPL, rebate equivalent to berth hire charges payable by that vessel to VPT which accrued during the period of idling of vessel shall be allowed by VCTPL.
- (viii). User will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the VCTPL.
- (ix). In order to decongest the ports and encourage exporters / importers to utilize the port services beyond regular hours, lower charges will be levied for cargo and vessels related services as well as special discount will be offered in port charges for the services rendered after regular hours.

[This condition is incorporated in pursuance to the MOS letter No.PD/14033/101/2015-PD.V dated 3 February 2016 based on which a common adoption Order No.TAMP/14/2016-Misc dated 16 February 2016 is approved by the Authority]

3. APPLICATION

- (i). Import and Export rates shall apply when:
 - (a). a loaded or empty container is discharged from a vessel, eventually delivered out of VCTPL; or
 - (b). a loaded or empty container is received at VCTPL yard, eventually is shipped.
- (ii). Transshipment container rates shall apply to a loaded or empty container when it is discharged from the first carrier onto VCTPL's premises and remained in the custody of VCTPL until it is transhipped in its original status by VCTPL to a nominated second carrier.

SECTION - I

1. CONTAINER OPERATIONS

1.1.A. COMPOSITE RATE FOR HANDLING IMPORT AND EXPORT CONTAINERS:

(in ₹)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	
		Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal
(a).	Laden Containers - Import / Export	4222	2533	6334	3800	8445	5067
(b).	Empty Containers - Import / Export	2956	1774	4434	2660	5911	3547
(c).	Transport to Rail Flat from CY or Vice Versa and Lift on/Lift off						
	- Loaded	1649	1649	2474	2474	3299	3299
	- Empty	1517	1517	2276	2276	3035	3035

Notes:

- (1). Services in the case of item no. (a) and (b) above include handling by quay crane and lashing/unlashing, transport between CY and quayside, lift on or off at CY, landing and loading the container from or to the trailer, data handling, processing and wharfage.
- (2). Services in the case of item no. (c) above includes transportation from CY to rail siding and loading the container on rail flat or vice versa.

- (3). Export Containers are to be delivered to VCTPL for loading at least 6 hours before berthing of the vessel.

B. REBATES:

Rebates as follows shall be applicable to users for carrying out various operations with their own arrangements with the prior written permission of the VCTPL when the VCTPL equipment are not available for some reason.

(in ₹)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	
		Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal
(a).	If the ship's gears are used for loading /unloading containers from ship to shore or vice versa	453	272	679	407	905	543
(b).	If the terminal user deploys his own tractor trailer for transporting containers from quay to container yard or container yard to quay	377	226	566	340	755	453
(c).	If the terminal user deploys his own equipment for lifting containers from the container yard to truck and vice versa	252	252	378	378	504	504

Note:

- (1). No rebate will be admissible for back to town containers handled by private equipment.

1.2. HANDLING OF TRANSHIPMENT CONTAINERS:

(in ₹)

Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	
	Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal
Laden & Empty	3720	2232	5580	3348	7440	4464

Notes:

- The above charges apply to the complete cycle of transshipment i.e. discharge from the first carrier to the loading onto the second carrier, including lashing/unlashing charges. Services include handling by quay crane (discharge and loading), transport between CY and quayside, lift on and off, stowage planning on vessel and yard, data handling, processing and wharfage.
- A container from foreign port handled at VCTPL for subsequent transshipment to an Indian Port on a coastal voyage or vice versa would be charged 50% of the transshipment charge prescribed for foreign-going vessel and 50% of that prescribed for the coastal category.
- Any transshipment container delivered out of VCTPL by road or rail shall be charged the import/ export container rate.
- A shut out charge as per Schedule 1.8 shall apply:

- (i). if the carrier is changed after berthing of the originally nominated carrier; or
- (ii). if the nomination is changed from a later carrier to an earlier carrier after the earlier carrier is berthed.
- (5). The vessel on which the transshipment container is to be loaded shall be declared at time of submission of the Import advance list of the vessel on which the said transshipment container is imported or else the transshipment container shall be treated as normal container for the purpose of fixing tariff.

1.3. LIFT ON OR LIFT OFF:

(in ₹)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	
		Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal
(a).	Laden	660	660	990	990	1320	1320
(b).	Empty	528	528	792	792	1056	1056

1.4. HATCH COVER HANDLING FOR ONE OPERATION (both opening and closing):

(in ₹)

Sl. No.	Particulars	Foreign-going	Coastal
(a).	Without landing Hatch Cover on the quay	1663	998
(b).	With landing Hatch Cover on the quay	3325	1995

Note:

- (1). Half the rate shall be applicable if there is only one activity, i.e. either an opening or closing operation.

1.5. SHIFTING OF CONTAINERS WITHIN VESSEL (Restows):

(in ₹)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	
		Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal
(a).	Loaded or empty Container shifted by landing and reshipping	3325	1995	4988	2993	6650	3990
(b).	Loaded or empty Container shifted without landing and reshipping	1663	998	2494	1496	3325	1995

Note:

- (1). Reefer related charges will be applicable as per Schedule 1.7.

1.6. INTERNAL TRANSPORTATION

(in ₹)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	
		Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal
(a).	Laden and Empty	990	990	1484	1484	1979	1979

Note:

- (1). Internal Transportation Charges apply when a container is required to be moved by a trailer within VCTPL upon customer's request.

1.7. REEFER RELATED AND OTHER GENERAL SERVICES

(in ₹)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length		Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length		Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	
		Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal	Foreign-going	Coastal
(a).	Pre Trip Inspection (PTI) (Excluding the electricity charges)	396	396	594	594	792	792
(b).	Reefer Run Test (Excluding the electricity charges)	396	396	594	594	792	792
(c).	Charges for supply of electricity (including connecting and disconnecting, monitoring at Reefer yard) per 4 hours or part thereof-	245	245	368	368	491	491

Notes:

- (1). Services include only plugging/ unplugging and monitoring of the temperature. No maintenance will be performed on malfunctioning reefers.
- (2). PTI and Run Test of the reefer containers are optional services and shall be rendered when requested. This excludes charges for supply of power and monitoring of the reefer during the PTI/Run test. The PTI/ Run test includes checking of the working condition of reefer machinery and reporting of the condition to the customer.
- (3). These charges will be applicable for restow reefer containers also.

1.8. CHARGES FOR A SHUT OUT CONTAINER

Where an Export container or a Transshipment container is shut out, the following rates shall apply:

(in ₹)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length
(a).	Laden	2309	3464	4618
(b).	Empty	2045	3068	4090

Notes:

- (1). Shut out charges apply when a container is shut out by one vessel and subsequently shipped by another vessel.
- (2). The storage charges shall be levied in terms of Schedule 1.10.

1.9. ADDITIONAL CHARGES**(in ₹)**

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length
1.	Direct Loading - Laden and Empty	1155	1733	2309
2.	Shifting of containers within the terminal including Lift on, Transportation, Lift off - Laden - Empty	2309 2045	3464 3068	4618 4090
3.	Container Cleaning Charges (High pressure water wash)	660	990	1320
4.	Cancellation of Document - (Per EIR)	99		
5.	One Door Open Charge (Per container)	660		
6.	Fixing / Removal of Seal (per seal)	264		
7.	Fixing/ removal 'Hazardous Sticker' (per container)	264		
8.	Customs inspection within the terminal (per container)	528		
9.	Plugging/ Unplugging of Reefer Container (per container)	66		
10.	Non-Declaration/ Mis-declaration of Hazardous Container (per container)	3959		
11.	Issuance of documents per document or part thereof (maximum of 5 pages)	198		
12.	VIA Cancellation	1320		
13.	Weighment of Trailer with or without Containers/ Cargo (per weighment)	132		
14.	Delay in submission of the relevant documents beyond the prescribed time (charges are per 'document')	660		
15.	Non-Declaration/ mis-declaration of OOG Container (Rate per	3959		

	container)	
16.	Charges for providing Gangway to Vessel per calendar day	66.00 per hour per gangway subject to maximum of 1320.00 per day per gangway Note: This is an optional service provided at the request of the user.

Notes:

- (1). **Direct loading** charge applies when, at the request of customers, VCTPL accepts an export container delivered to the terminal after the prescribed closing time or accepts the list of export containers that are already in CY before the cut off time but not included in the export advance list submitted before the cut off. This charge is in addition to all applicable charges in a normal export cycle.
- (2). **'Shifting of container'** charges shall be applicable whenever there is a change in shipment status or container status involving actual shifting of the container or any shifting done at customer's request for any purpose including shifting for availing any other service provided by terminal. Shifting is a consolidated charge levied for lift on, transportation and lift off.

Change of shipment status applies when:

- (i). A transshipment container in VCTPL premises is changed to an import container;
- (ii). An import container in VCTPL premise is re-exported;
- (iii). An export container is delivered out of VCTPL premise;
- (iv). A local delivery container is changed to an ICD Container after landing or vice- versa.
- (v). A transshipment container whose outbound VIAN is not declared prior to berthing of the inbound carrier;
- (vi). An Export container arriving by Rail whose outbound VIAN is not declared at least 6 hrs. prior to the arrival of the Train at Rail Siding in the terminal.

Change of container status applies each time the detail of an import or export container whose POD, Size, Status or weight (varying by +/- 2 ton) is changed after processing by VCTPL.

- (3). **Container Cleaning Charges:** These services are optional and the relevant charge is applicable when the containers are cleaned with water.
- (4). **Cancellation charge for EIR** applies when EIR is cancelled at the request of customer.
- (5). **"One Door Open" Charge** is applicable for handling container which requires only one door to be kept open (e.g. Onions) and when door opening and securing is carried by the terminal.
- (6). **Fixing / Removal of seal**
Bottle seals shall be fixed on every container arriving at the terminal - by rail / road / sea - without a proper bottle seal on it, prior to allowing its entry. The terminal staff shall be at liberty to do this without having to obtain prior consent of the shipping lines. The list of such containers on which a seal is affixed by the terminal shall be intimated to the lines. Seals shall be removed at the request of the customer.
- (7). **Fixing/ removal of 'Hazardous Sticker'**
Hazardous stickers indicating the IMCO class only shall be affixed on a container (Four Stickers) carrying hazardous cargo. Similarly old stickers on the container shall be removed from a container carrying non-hazardous cargo. In either case, the customer has to intimate in writing to VCT to undertake the said activity, within the terminal.
- (8). **Customs Inspection**
The inspection of a container shall be allowed at a nominated point only, on the written request of the customer. The container doors can be opened only under customs supervision.
- (9). **Plugging / Unplugging of Containers**
The Plugging / unplugging of reefer containers on board the vessel / train / truck shall be done at the request of the customer.

(10). Non-Declaration/ Mis-declaration of Hazardous Container

The Customer has to declare the hazardous nature of the cargo as per the IMCO rules and furnish the relevant hazardous details to VCTPL. The charges are for non declaration/ mis-declaration of the hazardous nature and also for not furnishing the full particulars of the hazardous nature including the IMCO class, UN NO, EPS, MFAG, correct technical name, contact details of the person in case of emergency.

However, the liabilities and costs towards the consequences arising due to non-declaration or mis-declaration shall be on the customer's account.

(11). Issuance of documents

The charge is towards Additional documents issued by the Terminal apart from the normal routine Terminal Reports (Vessel reports /yard report/ reefer report etc) forwarded to the line.

(12). Cancellation of VIA

Cancellation of VIA applies when the VIAN allocated by VCTPL is subsequently cancelled on request by Vessel Operator for reasons whatsoever.

(13). Weighment of Trailer with or without Containers/Cargo

The service of weighment of trailers/truck is an optional service and shall be offered on the request of the users. The charge includes issuing of the requisite certificate with the weight indicated on it.

(14). Delay in submission of the relevant documents

The relevant documents include Import and Export Advance Lists, Hazardous Manifests, Restows, Import Bay plans and any other document that may be required and declared in due course for smooth operations. The time limit for submission of documents will be notified in advance by VCTPL and any notification thereto will be carried out in consultation with users.

(15). Non-Declaration/ Mis-declaration of OOG Container

The Customer has to declare the dimensions of the container prior to its arrival in the terminal with complete details viz. over high, over width, over length, and gross weight along with the Advance List, for proper planning and execution of operation in the terminal.

(16). Providing Gangway to Vessel

Terminal Gangway shall be provided to vessels which are unable to provide safe access from shore to vessel. The above charges include transportation of the gangway from the nominated storage area to the vessel and vice versa.

1.10. CHARGES FOR STORAGE OF CONTAINERS**(a). Import - Laden Containers**

(Rate in ₹ per container per day or part thereof)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and up to 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and up to 45 feet length
(i).	First 3 days	Free	Free	Free
(ii).	From 4 to 15 days	131	261	392
(iii).	From 16 to 30 days	261	523	784
(iv).	Beyond 30 days	523	1045	1568

(b). Import - Empty Containers

(Rate in ₹ per container per day or part thereof)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and up to 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and up to 45 feet length
(i).	First 3 days	Free	Free	Free

(ii).	From 4 to 15 days	131	261	392
(iii).	From 16 to 30 days	261	523	784
(iv).	Beyond 30 days	523	1045	1568

(c). **Export - Laden Containers**

(Rate in ₹ per day or part thereof per container)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and up to 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and up to 45 feet length
(i).	First 7 days	Free	Free	Free
(ii).	From 8 to 15 days	131	261	392
(iii).	From 16 to 30 days	261	523	784
(iv).	Beyond 30 days	523	1045	1568

(d). **Export - Empty Containers**

(Rate in ₹ per day or part thereof per container)

Sl. No.	Particular	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and up to 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and up to 45 feet length
(i).	First 3 days	Free	Free	Free
(ii).	From 4 to 15 days	131	261	392
(iii).	From 16 to 30 days	261	523	784
(iv).	Beyond 30 days	523	1045	1568

(e). **ICD Containers - Laden & Empty**

(Rate in ₹ per container per day or part thereof)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and up to 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and up to 45 feet length
(i).	First 15 days	Free	Free	Free
(ii).	From 16 to 30 days	131	261	392
(iii).	From 31 to 45 days	261	523	784
(iv).	Beyond 45 days	523	1045	1568

(f). **Transshipment Containers - Laden & Empty**

(Rate in ₹ per container per day or part thereof)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and up to 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and up to 45 feet length
(i).	First 30 days	Free	Free	Free
(ii).	From 31 to 45 days	131	261	392
(iii).	From 46 to 60 days	261	523	784
(iv).	Beyond 60 days	523	1045	1568

(g). **Shut Out Containers - Laden & Empty**

(Rate in ₹ per container per day or part thereof)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and up to 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and up to 45 feet length
(i).	From 1 to 15 days	131	261	392
(ii).	From 16 to 30 days	261	523	784
(iii).	Beyond 30 days	523	1045	1568

(h). **Hazardous Containers**

(Rate in ₹ per day or part thereof per container)

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and up to 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and up to 45 feet length
(i).	First day	Free	Free	Free
(ii).	From 2 to 15 days	164	327	491
(iii).	From 16 to 30 days	327	654	982
(iv).	Beyond 30 days	653	1306	1959

Notes:

- (1). Free dwell-time (storage) period for import containers shall commence from the day after the day of landing of the container and for export containers the free period shall commence from the time container enters the terminal.
- (2). For the purpose of calculation of free time, Sundays, Customs notified holidays and the Terminal's non-operating days shall be excluded.
- (3). Transshipment containers whose status is subsequently changed to local FCL/LCL or ICD container shall be levied storage charges at par with the relevant import containers.
- (4). For over dimensional container, the storage charge shall be based on the actual number of ground slots the respective container occupies under the respective slab as given above.
- (5). Total storage period for shut out container shall be calculated from the day following the day when the container has become shut out till the day of shipment / delivery.
- (6). The storage charges on abandoned containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following conditions:
 - (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
 - (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to following:
 - (a). the Line shall resume custody of container along with cargo and either take it back or remove it from the port premises; and
 - (b). the Line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
 - (iii). The container Agent /MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on the container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.

- (iv). Where the container is seized/confiscated by the Customs Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Customs order release of the cargo subject to Lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the Line/consignee from the terminal premises to the Customs bonded area and in that case, the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

- (7). The storage charge shall not accrue for the period during which the VCTPL can not effect delivery of Import container or shipment of export container when requested by the user.

1.11. CHARGES FOR REMOVAL OF GARBAGE

A consolidated charge of ₹ 10,556/- per truck trip shall be payable for removal of garbage collected on board of ship.

1.12. CHARGES FOR SUPPLY OF FRESH WATER

For Foreign going vessel, ₹264/- per 1000 Ltrs. or part thereof will be charged for supply of fresh water, subject to a minimum charge of ₹1,320/-.

For Coastal vessel, ₹158/- per 1000 Ltrs. or part thereof will be charged for supply of fresh water, subject to a minimum charge of ₹792/-.

SECTION - II

2. OTHER SERVICES

2.1. VISITOR ENTRY PASS

	Yearly	Quarterly	Monthly	Daily
(a). Per Application	₹ 455	₹ 228	₹ 114	₹ 28

2.2. VEHICLE ENTRY PASS

Per Entry ₹ 228/-

Note:

- (1). The vehicle entry fee will not be levied on vehicles entering/leaving VCTPL's terminal for delivery/dispatch of containers/ cargo.

2.3. PHOTOGRAPHY

(a). Film Shooting and Photography	₹ 1,13,750 per day
(b). Carrying Camera inside the Terminal	₹ 569 per unit
(c). Videography (related to operational activities)	₹ 3413 per day

2.4. Charges for use of terminal facilities by vessels.

The charges shall be applicable for non-container vessels i.e. vessels either handling non-compatible cargo or for vessels not handling any cargo at all, berthed at Visakha Container Terminal.

GRT	Rates
Upto 10000	₹ 2389 per hour
10001 to 30000	₹ 0.11 per GRT per hour with minimum of ₹ 2389 per hour
30001 and above	₹ 0.18 per GRT per hour.